



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

---

सं. 30]	नई दिल्ली, मंगलवार, फरवरी 15, 2011/माघ 26, 1932
No. 30]	NEW DELHI, TUESDAY, FEBRUARY 15, 2011/MAGHA 26, 1932

---

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 14 फरवरी, 2011

फा. सं. टैम्प/6/2010-केओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 तथा 50 के तहत प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तनों हेतु प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्द्वारा, कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा साधारण संशोधन हेतु प्रस्तावित शुल्कों के पैमाने को इस प्रकार निपटा रहा है, जैसा कि संलग्न आदेश में है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/6/2010-केओपीटी

कोलकाता पत्तन न्यास

....

आवेदक

आदेश

(नवम्बर, 2010 के 29वें दिन पारित)

यह मामला कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) से प्राप्त उस प्रस्ताव से संबंधित है, जिसमें इसके दरों के पैमाने (एसओआर) में साधारण संशोधन करने की बात कही गई है।

2.1 प्राधिकारी ने अपने दिनांक 29 दिसंबर, 2006 के आदेश के द्वारा दरों के पैमाने में साधारण संशोधन हेतु केओपीटी में प्राप्त प्रस्ताव को निपटा दिया है। इस आदेश की अधिसूचना गजट सं 34 के द्वारा, दिनांक 6 फरवरी, 2007 के भारत के गजट में की गई थी। संशोधित एसओआर अधिसूचना की तारीख से 30 दिन की समाप्ति के बाद 8 मार्च, 2007 से प्रभावी हुआ। इस प्राधिकरण ने संशोधित एसओआर की वैधता 31 मार्च, 2009 तक निर्धारित की थी।

2.2 केओपीटी के अनुरोध पर, इस प्राधिकरण ने एसओआर की वैधता सर्वप्रथम अपने दिनांक 27 मार्च, 2009 के आदेश के द्वारा 30 सितंबर, 2009 तक बढ़ा दी। तदनंतर, इस प्राधिकरण ने अपने दिनांक 23 अक्टूबर, 2009 के आदेश के द्वारा दरों के पैमाने की वैधता 31 मार्च, 2010 तक बढ़ा दी, ऐसा इस शर्त के अधीन किया गया कि 1 अप्रैल, 2009 के बाद केओपीटी को मिलने वाला अधिशेष जो कि स्वीकार्य लागत तथा अनुमित आय के अतिरिक्त हो, अगले चक्र के लिए नियम किए जाने वाले शुल्क-दर में पूरी तरह समायोजित किया जाएगा। इस परिप्रेक्ष्य में, केओपीटी ने अपने एसओआर के साधारण संशोधन के प्रस्ताव को फाइन किया।

3.1. दिनांक 23 दिसंबर, 2009 के अपने साधारण संशोधन प्रस्ताव में केओपीटी द्वारा रखे गए प्रमुख बिंदु नीचे दिए गए हैं :

- (i) पिछले संशोधन के दौरान पोर्ट की वित्तीय स्थिति को ध्यान में रखते हुए दरों को यथासंभव समीचीन बनाया गया। एसओआर को अनुमोदित करते समय टैम्प ने केओपीटी के एसओआर को सभी प्रकार के माल व कंटेनर संबंधी प्रभावों में 10% की कटौती की। इसके अतिरिक्त, जिस कारण से लेवी अनुमोदित की गई थी उसके पूर्ण हो जाने के फलस्वरूप 10% के विशेष दर को प्रभावी नहीं रखा गया।

**(ii). कार्गो एवं कंटेनर संबंधी प्रभार :**

- (क). प्रस्तावित वार्फेज तथा ऑनबोर्ड प्रभावों के निर्धारण में टैम्प द्वारा उक्त 10% की कटौती को बनाए रखने के सिद्धांत को अपनाया गया है। कुछ मामलों में, पोर्ट इंफ्रास्ट्रक्चर के सामान्य उपयोग की महत्ता को ध्यान में रखते हुए उच्चतर वृद्धि प्रस्तावित की गई।

पीओएल के मामले में 10% को यथावत रखना प्रस्तावित किया गया है। हल्दिया-पारादीप पाइपलाइन परिचालन प्रारंभ होने के साथ ही केओपीटी से पारादीप पत्तन को कच्चे तेल के संचालन का कार्य शिफ्ट हो जाने के फलस्वरूप

पारादीप पत्तन को कच्चे तेल के संचालन का कार्य शिफ्ट हो जाने के फलस्वरूप इंफ्रास्ट्रक्चर के कम उपयोग होने के कारण यह आवश्यक हो गया जबकि इस उप-कार्यकलाप के लागत विवरण को ध्यान में रखें तो ऐसी वृद्धि की मांग नहीं होगी।

- (ख). वार्फेज तथा ऑनबोर्ड प्रभारों में कुछ संरचनात्मक परिवर्तन प्रस्तावित किए गए हैं। वार्फेज के मामले में एड-वेलोरम दर को टैरिफ दिशानिर्देशों के अनुरूप हटा दिया गया है। एक ही प्रकार के कार्गो को एक वर्ग में रखकर कार्गो का पुनर्वर्गीकरण किया गया है।

ऑन बोर्ड प्रभार के मामले में संचालन के प्रकार के आधार पर कार्गो के बीच भेद करने का प्रयास किया गया है। कम उत्पादकता वाले कार्गो जैसे कि प्रोजेक्ट उपकरण, मशीनरी आदि के लिए काफी अधिक मानवशिफ्ट की वजह से उच्चतर दर का प्रस्ताव किया गया है।

- (ग). कोलकाता डॉक प्रणाली में तटीय संचालन कार्यकलाप के अंतर्गत श्रम के अलावा विभिन्न प्रकार के उपकरण भी उपयोग किए जाते हैं। इनपुट लागत में हुई वृद्धि तथा राजस्व सृजन को ध्यान में रखते हुए तटीय संचालन दरों में टैम्प द्वारा लागू 10% कटौती को बहाल करने के साथ-साथ उसमें पुनः 50% वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है।

- (घ). एचडीसी पर संपूर्ण तटीय संचालन बर्थ संख्या 2 व 8 की सुविधाओं से लैस करने हेतु लगे ठेकेदारों द्वारा किया जाएगा। प्रस्तावित तटीय संचालन प्रभारों की दर में उक्त ठेकेदार द्वारा दी जाने वाली सभी सेवाओं को भी शामिल किया जाएगा।

- (ङ). कंपोजिट बॉक्स दर प्रस्तावित की गई जिसमें वार्फेज, बर्थ एवं यार्ड के बीच स्थानांतर, यार्ड पर चढ़ाना तथा सुपुर्दगी हेतु उतारना आ इससे विपरीत के साथ-साथ अदत्त सेवाओं के लिए उपयुक्त छूट शामिल हैं।

- (च). केओपीटी के बोर्ड द्वारा हाल ही में अनुमोदित ऑन बोर्ड मोबाइल हार्बर क्रेन की सुविधा प्राप्त करने हेतु तदर्थ आधार पर दर के साथ-साथ बल्क जहाज के लिए पे लोडर्स की सुविधा की लागत पर विचार करते हुए बल्क एवं ब्रेक अप जहाज तथा ऑन बोर्ड पे लोडर्स एवं मोबाइल हार्बर क्रेन की सुविधा प्राप्त करने की दर का प्रस्ताव किया गया है।

- (छ). बिल बनाने की प्रक्रिया को सरल बनाने के लिए वेमेंट प्रभार सहित रेल / सड़क मार्ग से कार्गो भेजने की सेवा के लिए एक कंपोजिट दर का प्रस्ताव किया गया है। रेलवे वे ब्रिज पर माल वजन कराने के लिए अलग दर को शामिल किया गया है। उपर्युक्त दरों को 'विविध प्रभार' के अंतर्गत शामिल किया गया है।

- (ज). दरों के पैमाने में सफाई प्रभार को ऑन बोर्ड कार्यकलाप नहीं होने पर भी उसे 'ऑन बोर्ड प्रभार' के अंतर्गत शामिल किया गया है। इसके अतिरिक्त, वर्तमान में एचडीसी तथा केडीएस, दोनों पर कई प्रकार के कार्गो के लिए सफाई आवश्यक है।

उपर्युक्त को ध्यान में रखते हुए 'विविध प्रभार' के अंतर्गत सफाई प्रभार को शामिल किया गया है तथा मौजूदा दरों के पैमाने में जिन कार्यों की संख्या वर्तमान में नहीं है उन्हें भी इस प्रभार की लेवी हेतु शामिल किया गया है। इंपुट लागत में वृद्धि को ध्यान में रखते हुए मौजूदा दरों के पैमाने में निर्धारित 1 रु प्रति टन के स्थान पर 2रु. प्रति टन की दर को प्रस्तावित किया गया है।

(झ). केडीएस के कोल डॉक रोड पर पत्तन द्वारा कॉनकॉर टर्मिनल तक प्रदान की जाने वाली रेल संबंधी सेवाओं के लिए एसओआर में समेकित दर को शामिल किया गया है।

(iii). पोत संबंधी प्रभार:

(क). सभी पोत संबंधी प्रभारों यथा बर्थ किराया, टोवेज एवं पाइलटेज तथा पत्तन बकाया में उक्त कार्यकलापों में समग्र राजस्व कमी को आंशिक रूप से पूरा करने के लिए 15% तक की वृद्धि की गई। इंपुट लागत में सामान्य वृद्धि को ध्यान में रखते हुए विविध प्रभारों की दरों को बढ़ाया गया।

(ख). टैरिफ दिशानिर्देशों के अनुसार कोस्टल पोत के लिए लागू दर समदर्शी विदेशी पोत पर लागू दर का 60% से अधिक नहीं हो सकती। फिर भी कोस्टल पोतों की मौजूदा दर समदर्शी विदेशी पोतों पर लागू दर का 60% से बहुत कम है जो कि लाभप्रद नहीं है। अतः सभी प्रकार के पोत संबंधी प्रभार के लिए कोस्टल दर को प्रति अमरीकी डालर को 46रु. की विदेशी मुद्रा विनिमय मानते हुए विदेशी पोतों पर लागू दर का 60% दर का प्रस्ताव किया गया है।

(ग) एचडीसी पर सुरक्षित लंगर डालने, जहाजों की दोहरा/तेहरा तटवर्ती ठहराव हेतु काफी लागत पर न्युमैटिक फेन्डर्स प्राप्त किया गया है। फेन्डर्स आवश्यकता पड़ने पर छोटे नावों की सहायता से जहाजों को आगे पीछे खींचेगा। निवेश के आधार पर न्युमैटिक फेन्डर्स को किराये पर लेने के लिए आने जाने के परिवहन समेत (एचडीसी के नियंत्रणाधीन वर्तमान क्षेत्र के अन्दर) समेकित दर का प्रस्ताव किया गया है, यदि दोहरा/तेहरा तटवर्ती ठहराव के लिए फेन्डर्स उपलब्ध कराया गया है तो जिस पोत को डबल बैंक तथा या ट्रिपल बैंक किया गया है उस पोत पर प्रभार लगाया जाएगा।

(घ). सूखी गोदी प्रभार को 20% बढ़ाया गया है। केओपीटी के जो पोत सूखी गोदी व्यवहार करेंगे उन पर यह वृद्धि लागू नहीं होगी और यह वृद्धि काल्पनिक प्रकृति की मानी जाएगी। तदनुसार, केओपीटी पोतों के लिए सभी सूखी गोदी प्रभार में 20% की छूट दी जाएगी।



- (ड.). राजस्व की अपेक्षा तथा लागत को मद्देनजर रखते हुए जहाज तोड़न पर प्रभार 50% बढ़ाया गया है। पिछले एसओआर में विभिन्न प्रकार के शुल्क में प्रोत्साहन देने के बावजूद इस कार्य में कोई सकारात्मक उन्नति नहीं हुई है।
- (च). अन्तर्देशीय पोतों के लिए कुछ शुल्कों में संशोधन तथा नए शुल्क प्रस्तावित किए गए हैं इस बात को ध्यान में रखते हुए कि सीमित गहराई के कारण इस प्रणाली में अधिक बड़े बार्जेज आ रहे हैं। इन बार्जों के लिए ज्यादातर वही सुविधाएं अपेक्षित होंगी जो छोटे जहाजों के लिए होती हैं।
- (छ). सामान्य दर में वृद्धि को ध्यान में रखते हुए स्लिप-वे किराया प्रभार में 10% वृद्धि की गई है।
- (iv). 10% विशेष दर
- (क). एलआईसी ने प्राकलित किया है कि लगभग 27500 वर्तमान पेंशन भोगियों के लिए जो 1.4.2004 से पहले सेवा निवृत्त हुए हैं की देयताओं को पूरा करने के लिए रु.1141.77 करोड़ की समग्र-निधि की आवश्यकता होगी। एलआईसी के साथ एक करारनामा पहले ही संपादित हो चुका है और वर्ष 2008-09 के दौरान रु.190 करोड़ की राशि का अंशदान पहले कर दिया गया है। शेष रु.951.77 करोड़ के अंशदान को पूरा करने के लिए शुल्कों के पैमाने में सभी सेवाओं पर 10% विशेष उगाही बिठा कर नियमित रूप से वार्षिक रु. 95 करोड़ संग्रहित करना होगा। उक्त रु. 951.77 करोड़ की आवश्यकता, पेंशन में संशोधन, तथा महंगाई राहत तथा आगे खरीदी जाने वाली भृत्ति की कीमत के आधार पर परिवर्तन सापेक्ष है। केओपीटी के लिए अतिरिक्त व्यय का भार अन्दरूनी साधनों से पूरा करना संभव नहीं हो सकेगा। यह निधि एक बार बन जाने से 1 अप्रैल 2004 से पूर्व सेवा निवृत्त कर्मचारियों के पेंशन भुगतान के हेतु और कोई देयता नहीं रहेगी और इसके फलस्वरूप वित्त व विविध व्यय काफी हद तक कम हो जाएगा।
- (ख) 31 मार्च, 2004 के पश्चात सेवा निवृत्त कर्मचारियों के लिए बनाई गई सेवा निवृत्ति-निधि तथा ग्रेच्युटी निधि में रु.376.87 करोड़ के घाटे को केओपीटी के शुल्कों के पैमाने में संशोधन के द्वारा अन्दरूनी साधनों से पूरा करने का प्रस्ताव है।
- (v) शुल्कों के पैमाने:
- क) 'एड वेलोरम' अर्थात् 'यथा मूल्य' की परिभाषा को काट दिया गया।
- ख) शोर हैंडलिंग चार्जेस (समुद्र तट पर संचालन) की परिभाषा में हुक प्वाइंट पर स्टैक यार्ड तक/से लादने/उतारने के कार्यों को अधिक स्पष्टीकरण हेतु विशेष रूप से शामिल किया गया है।

- ग) बर्थ सं.2 तथा 8 के उपस्करण हेतु ठेकेदार की नियुक्ति के साथ शुल्कों के पैमाने में विभिन्न नये किस्म के प्रभार शामिल किए गए जैसे जहाज में/लदान से उतारने के लिए एमएचसी उपलब्ध करवाना, कार्गो की डेलिवरी/प्राप्ति के लिए प्रेषण संबंधी सेवाएं प्रदान करना ।
- (घ). अन्य सभी प्रमुख कंटेनर पत्तनों/बीओटी टर्मिनलों में अनुसरण की जा रही प्रक्रिया पर विचार करते हुए एफसीएल कंटेनरों के मामले में सी एंड एफ एजेंटों द्वारा कंटेनर प्रभारों के भुगतान के वर्तमान प्रावधानों को संशोधित किया गया है । तदनुसार, सभी प्रकार के कंटेनरों के लिए जिसमें एफसीएल कंटेनर शामिल हैं, कंटेनर संबंधित प्रभारों का भुगतान कंटेनर एजेंट/मेन लाइन ऑपरेटरों द्वारा किया जाएगा । सीएफएस/आईसीडी द्वारा इसके भुगतान का विकल्प तथापि अपने पास रखा गया है ।
- (vi). अन्य:
- (क). केओपीटी के न्यासी मंडल ने अपनी दिनांक 22 दिसंबर 2009 को हुई बैठक में दरों के मान में साधारण संशोधन करने के प्रस्ताव को अनुमोदित कर दिया है ।
- (ख). न्यासी मंडल ने केडीएस तथा एचडीसी दोनों के लिए किराया अनुसूची के संशोधन के लिए केओपीटी के प्रस्ताव को भी अनुमोदित कर दिया है । किराया अनुसूची के संशोधन से उत्पन्न राजस्व उलझाव पर दरों के मान के साधारण संशोधन हेतु प्रस्तुत लागत विवरणियों में विचार किया गया है ।

3.2. केओपीटी द्वारा प्रतिशत में वृद्धि का साधारण संशोधन का प्रस्ताव नीचे दिया गया है:

- (i). वर्तमान कार्गो/कंटेनर संबंधी प्रभारों पर 10% की वृद्धि ।
- (ii). वर्तमान शोर संचालन प्रभारों पर 60% की वृद्धि
- (iii). वर्तमान पोत संबंधी प्रभारों पर 15% की वृद्धि
- (iv). शिप ब्रेकिंग प्रभार 50% तक बढ़ाए गए हैं
- (v). स्लिपवे भाड़ा प्रभार 10% तक बढ़ाए गए हैं
- (vi). सफाई प्रभार वर्तमान रु. 1/टन से रु. 2 प्रति टन बढ़ाए गए हैं
- (vii). एसओआर में सभी सेवाओं पर 10% की विशेष दर शामिल की गई है ताकि 1.4.2004 से पूर्व अवकाश प्राप्त कर्मचारियों के पेंशन भुगतान हेतु देयता के लिए समग्रनिधि में लगभग रु.952 करोड़ की कमी पूरी की जा सके ।

(viii). आयकर अधिनियम 1961 के प्रावधानों के अनुसार पत्तन सेवा निवृत्ति निधि तथा उपदान निधि में अंशदान कर रहा है।

पेंशन देयता हेतु भुगतान 31 मार्च, 2004 के बाद अवकाश प्राप्त पेंशनरों के लिए एलआईसी के माध्यम से संबंधित निधियों से किया जा रहा है। 31 मार्च, 2009 को सेवानिवृत्ति निधि के तथा 31 मार्च, 2008 को उपदान निधि के बीमांकिक मूल्य का कुल समग्र रु. 1412 करोड़ रहा। वर्तमान निधि की स्थिति रु.1035.13 करोड़ है। कथित निधि में रु. 376.87 करोड़ की कमी ऐसा अपेक्षित है कि दरों के मान में संशोधन के माध्यम से उत्पन्न केओपीटी के आंतरिक संसाधनों से पूरी करली जाय।

3.3. केओपीटी ने आगे यह भी प्रस्तुत किया है कि अपेक्षा है कि पत्तन तथा गोदी कामगारों का वेतन संशोधन की शीघ्र ही घोषणा कर दी जाय। 9000 से अधिक कर्मचारियों पर तथा लगभग 28000 पेंशनरों की वर्तमान संख्या पर रु. 100.00 करोड़ से अधिक का वार्षिक प्रभाव तुरंत पड़ेगा। पत्तन द्वारा यह बताया गया है कि राजस्व के वर्तमान स्तर पर आंतरिक संसाधनों से अतिरिक्त व्यय पूरा करना केओपीटी के लिए संभव नहीं होगा। इस पर विचार करते हुए न्यासी मंडल ने इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि रेलवे को छोड़कर सब कर्मचारियों पर लागू 10% की तदर्थ वृद्धि का अनुमोदन दे दिया जाय। दरों के मान में संशोधन हेतु केओपीटी के प्रस्ताव पर इस प्राधिकरण के अंतिम निर्णय को लंबित रखते हुए बोर्ड ने दरों तथा किराए की अनुसूची को अनुमोदित कर दिया।

4.1 वित्तीय/लागत उलझाव जैसा कि केओपीटी द्वारा समेकित लागत विवरणी में दर्शाया गया है, यातायात प्रक्षेपणों सहित नीचे दिया गया है:

( रु. लाख में )

विवरण	शुल्क-दर के वर्तमान स्तर पर अनुमानित		
	2010-11	2011-12	2012-13
कार्गो यातायात (एमएमटी में), कंटेनर यातायात शामिल	45.578	48.054	50.835
कंटेनर यातायात (टीईयूज में)	5,20,000	5,50,000	5,80,000
परिचालन आय	107503.91	112144.21	116779.95
शुद्ध अधिशेष //(घाटा) प्रतिलाभ के बाद	-18109.61	-18903.40	-20616.25
शुद्ध अधिशेष //(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत के रूप में	-16.85%	-16.86%	-17.65%
औसत घाटा	-17.12%		

4.2. प्रस्तावित वृद्धि के कारण प्रस्तावित है कि क्रमाशः 2010-11, 2011-12 तथा 2012-13 के दौरान क्रमशः रु.206.19 करोड़, रु.219.73 करोड़ तथा रु. 228.11 करोड़ का अतिरिक्त राजस्व उत्पन्न हो।

4.3. केओपीटी ने उल्लेख किया है कि इसके प्रस्तावित दरों के मान मसौदे में इसने खंड एस.3(v) में चूक की भूल देखी है जहाँ कि सीएफएस/आईसीडी परिचालकों द्वारा कंटेनर संबंधी प्रभारों के भुगतान के

विकल्प हेतु प्रावधान शामिल नहीं किया गया है। अतः केओपीटी ने खंड 3(v) का मसौदा पुनः तैयार किया तथा संशोधित दरों के मान में निम्नलिखित शामिल करने का अनुरोध किया है :

“भरे हुए/खाली कंटेनरों संबंधी सभी प्रभार जिसमें उस पर लगे भंडारण प्रभार शामिल हैं, कंटेनर एजेंटों/मेन लाइन परिचालकों (एमएलओ) पर उगाही किए जाएंगे। तथापि आईसीडीसे/आईसीडी तक/सीमा शुल्क अधिसूचित सीएफएस के मामले में आईसीडी/सीएफएस परिचालक भी पत्तन प्रभारों का भुगतान कर सकते हैं।

बहरहाल, माल उतारने के बाद या माल भरने से पूर्व, कार्गो संबंधी प्रभार, यदि कोई हों तो, कार्गो के मालिक पर या उसके सफाई व अग्रेषण एजेंट/संचालन एजेंट पर उगाही किए जाएंगे।”

5. पहले किए गए उल्लेख के मुताबिक, केओपीटी के एसओआर की वैधता 31 मार्च 2010 को समाप्त हो जानी थी। चूंकि केओपीटी ने अपना साधारण संशोधन प्रस्ताव दाखिल कर दिया है तथा इसके अंतिम रूप देने से पहले मामले को संसाधित करने के लिए अपेक्षित समय के मद्देनजर इस प्राधकरण ने अपने दिनांक 31 मार्च 2010 के आदेश के द्वारा केओपीटी के वर्तमान एसओआर की वैधता 30 सितंबर 2010 तक बढ़ा दी है बशर्ते कि अतिरिक्त अधिशेष को, यदि कोई हों तो पूरी तरह समायोजित कर लिया जाय, ऐसा स्वीकार्य लागत तथा अनुमत लाभ के अतिरिक्त होगा जो कि निर्धारित किए जाने वाले शुल्क-दर में 1 अप्रैल 2009 के बाद होगा।

6. निर्धारित सलाह की प्रक्रिया के मुताबिक, केओपीटी का प्रस्ताव बीओटी परिचालकों यथा टीएम इंटरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल) इंटरनेशनल सी पोर्ट्स हल्दिया प्राइवेट लिमिटेड (आईएसएचपीएल) तथा संबंधित प्रयोगकर्ताओं/प्रयोगकर्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित कर दिया गया। टीएमआईएलएल तथा कुछ प्रयोगकर्ताओं से प्राप्त अभ्युक्तियाँ प्रतिक्रिया सूचना के तौर पर केओपीटी को अग्रेषित कर दी गईं। केओपीटी ने टीएमआईएलएल तथा प्रयोगकर्ताओं की अभ्युक्तियों पर प्रत्युत्तर दिया है।

7. कर्मचारियों/पेंशनरों के मजदूरी तथा वेतन में संशोधन तथा पेंशन संबंधी लाभों के संशोधन के परिणाम स्वरूप आए अतिरिक्त वित्तीय भार को निपटाने के लिए केओपीटी ने पुनः अनुरोध किया है कि केओपीटी के वर्तमान दरों के पैमाने पर तत्काल प्रभाव से 10%की विशेष दर का अनुमोदन किया जाए, जबतक कि नए दरों का पैमाना कारगर नहीं होता।

(i). केओपीटी के वर्तमान दरों के मान पर 10% की विशेष दर के लिए केओपीटी ने अनुमोदन मांगा, अतिरिक्त वित्तीय भार मिटाने के लिए जो कि केओपीटी के कर्मचारियों/पेंशनरों की मजदूरी के संशोधन तथा वेतन एवं पेंशन और पेंशन संबंधी लाभों से उत्पन्न हुआ है, यह तब तक जब तक कि केओपीटी के नए वेतन के मान प्रभावी होते हों।

(ii). केओपीटी ने अनुमान लगाया है कि वर्ष 2010-11 में क्लास iii एवं iv कर्मचारियों के संबंध में वेतन तथा भत्तों के संशोधन का वित्तीय असर रु.93.96 करोड़ होगा जब कि बकाया के कारण यह असर रु.153.40 करोड़ होगा।

(iii). केओपीटी ने आगे और अनुमान लगाया है कि क्लास iii एवं iv कर्मचारियों के संबंध में वेतन तथा भत्तों के संशोधन का वित्तीय असर जिसकी शीघ्र ही घोषणा की जाएगी, रु.22.64 करोड़ होगा। इस प्रकार वर्ष 2010-11 में वार्षिक असर रु.116.60 करोड़

होगा। सभी कर्मचारियों के लिए कुल अनुमानित असर रु.190 करोड़ होने का अनुमान लगाया गया है।

- (iv). आगे, सीसीएस पेंशन नियम, 1972 के वर्तमान पेंशन विनियम संशोधनों के कारण बकाया का वित्तीय असर रु.80 करोड़ होगा, जब कि वार्षिक असर, वर्तमान पेंशन व्ययों पर लगभग रु.33 करोड़ होगा।
- (v). मजदूरी तथा वेतन तथा पेंशन एवं पेंशन जनित लाभों के संशोधन के कारण जो तत्काल देयताएं हैं, उन्हें पूरा करने के लिए प्रस्तावित रु.270 करोड़ के ऋण की अदायगी विशेष दर, साधारण संशोधन तथा किराया अनुसूची के संशोधन से उत्पन्न संभावित अतिरिक्त राजस्व से की जाएगी।

8.1. चूंकि वित्तीय वर्ष 2009-10 पूरा हो चुका था, केओपीटी से अनुरोध किया गया था कि वर्ष 2009-10 हेतु वास्तविक स्थिति सहित लागत विवरणी अद्यतन करें। केओपीटी से यह भी अनुरोध किया गया था कि वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए अनुमानों का पुनरीक्षण किया जाय जो कि वर्ष 2009-10 हेतु वास्तविक स्थिति पर आधारित हो।

8.2. केओपीटी के अनुरोध पर अद्यतन प्रस्ताव देने के लिए 30 जून तक का समय केओपीटी को दिया गया था। एक अनुस्मारक के बाद, केओपीटी ने संशोधित प्रस्ताव दिया। दिसंबर 2009 में दाखिल केओपीटी के मूल प्रस्ताव में के तथा जुलाई 2010 में दाखिल केओपीटी के संशोधित प्रस्ताव में के प्रमुख प्राचल (की पैरामीटर्स) की तुलना नीचे सारणीबद्ध की गई है :

(रु. लाखों में)

विवरण	दिसंबर 2009 में केओपीटी द्वारा दिए गए के अनुरूप			दिसंबर 2009 में केओपीटी द्वारा दिए गए के अनुरूप		
	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
कार्गो यातायात (एमएमटी में) कंटेनर यातायात सहित	45.578	48.054	50.835	47.143	48.054	50.835
परिचालन आय	107503.91	112144.21	116779.95	106016.42	111910.61	116468.04
शुद्ध अधिशेष/(घाटा) प्रतिलाभ के बाद	-18109.61	-18903.40	-20616.25	-18366.90	-17436.88	-19991.42
शुद्ध अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत के रूप में	-16.85%	-16.86%	-17.65%	-17.32%	-15.58%	-17.16%
औसत घाटा	-17.12%			-16.69%		

8.3. वित्तीय उलझाव को दर्शता केओपीटी द्वारा दिया गया गतिविधियोंवार संशोधित लागत विवरण नीचे दिया गया है :

(रु. लाखों में)

विवरण	परिचालन आय (रु.)				प्रतिलाभ के बाद शुद्ध अधिशेष/(घाटा)				परिचालन आय के प्रतिशत के रूप में शुद्ध अधिशेष/(घाटा)			औसत घाटा
	2010-11	2011-12	2012-13	Total	2010-11	2011-12	2012-13	Total	2010-11	2011-12	2012-13	
संपूर्ण पत्तन	106016.42	112090.61	116468.04	334575.07	-18366.90	-17436.88	-19991.42	-55795.20	-17.32%	-15.58%	-17.16%	-16.69%
कार्गो	48884.28	52893.17	55247.71	157025.16	-11811.88	-11821.23	-12942.73	-36575.84	-24.16%	-22.35%	-23.43%	-23.31%
पत्तन एवं गोदी	26573.00	27976.99	28970.44	83520.43	-16481.53	-15383.94	-16814.36	-48679.83	-62.02%	-54.99%	-58.04%	-58.35%
रेलवे	9387.19	9250.36	9820.50	28458.05	-2914.16	-3057.29	-3242.44	-9213.89	31.04%	-33.05%	-33.02%	-11.68%
संपत्ति	21171.95	21970.09	22429.39	65571.43	12840.67	12825.58	13008.11	38674.36	60.65%	58.86%	58.00%	59.17%

9. केओपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई प्राथमिक दानवीन के आधार पर, केओपीटी को विभिन्न मामलों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया था। केओपीटी ने हमारी पूछताछ का प्रत्युत्तर दिया है। हमारी पूछताछ का उत्तर देते समय, केओपीटी ने हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्नों पर आधारित अपने प्रस्ताव को अद्यतन किया है। हमारे द्वारा की गई पूछताछ तथा केओपीटी के उत्तर नीचे सारणीबद्ध किए गए हैं :

क्र.सं.	हमारी जिज्ञासा	केओपीटी द्वारा उत्तर
क. (i)	<b>सामान्य</b> दिनांक 29 दिसंबर 2006 का आदेश के पैरा नं.11(xvii)(इ)में वर्णित कारणों हेतु यह प्राधिकरण केओपीटी द्वारा दिए गए प्रस्ताव का अनुमोदन	(केओपीटी ने केडीएस तथा एचडीसी की समग्र लागत विवरण तथा केडीएस तथा एचडीसी के पृथक-पृथक कार्यकलापों के संबंध में लागत विवरण को प्रस्तुत किया है।)  केओपीटी के दोनों अंगों की समान दरों यथा:--
	केओपीटी ने दोनों प्रणालियों- जोसे कोलाकाता डॉक सिस्टम (केडीएस) तथा हल्दिया डॉक कंप्लेक्स (एचडीसी) के लिए एक ही दर रखने का केओपीटी का प्रस्ताव, बशर्ते आम दर का ढांचा के डॉक की कीमत पर एचडीसी पर बोल न बने। यदि आम दर का ढांचा एचडीसी या केडीएस पर बोल डालता है, तो संशोधित दर चक्र के दौरान किसी भी समय अपने आम दर ढांचे की समीक्षा के लिए केओपीटी को एक प्रस्ताव फाईल करने की जरूरत पड़ेगी। इस बैकड्रॉप में, यह आवश्यक है कि दोनों प्रणालियों की दर-स्थिति अलग-अलग निर्धारित की जाय। उपर्युक्त के मद्देनजर केओपीटी को निर्धारित प्रपत्र में निम्नलिखित लागत-विवरण देना होगा। (क) केडीएस सम्पूर्ण रूप में (ख) एचडीसी सम्पूर्ण रूप में (ग) केडीएस के अंतर्गत विभिन्न गतिविधियां (घ) एचडीसी के अंतर्गत विभिन्न गतिविधियां	केडीएस एवं एचडीसी प्रत्येक डॉक प्रणाली को एक दूसरे की सहायता करने में मदद करेगा और इस प्रकार बन्दरगाह के सम्पूर्ण विकास एवं डॉकागत सुविधाओं के बेहतर उपयोग में योगदान करेगा। इसके लिए, निगमित नीति के रूप में केडीएस तथा एचडीसी के लिए आम दर ढांचा रखने का निर्णय लिया है। केडीएस तथा एचडीसी के बीच दर-ढांचे में पूर्व के फर्क न दो डॉक प्रणाली के आवागमन में गम्भीर असंतुलन पैदा कर दिया था, जिसने बन्दरगाह के वित्त को ही सिर्फ हानि नहीं पहुँचाया, बल्कि सेवा की गुणवत्ता को भी प्रभावित किया। दिन की समाप्ति पर कर दायित्व सहित समस्त दायित्व सम्पूर्ण रूप से केओपीटी को पूरा करना होगा।  इतना ही नहीं, यह भी एक स्वीकार्य तथ्य है कि केओपीटी के इस्तेमालकर्ताओं के द्वारा कोई गम्भीर प्रतिनिधित्व नहीं किया गया, चाहे लिखित हो अथवा कोलकाता में दिनांक 25/8/2010 को आम दर ढांचे के विषय में टीएमपी द्वारा की गई सुनवाई के दौरान, केओपीटी के सम्पूर्ण रूप में।
(ii)	केओपीटी ने बताया कि उसकी मूल्य रणनीति लागत आधारित है, केओपीटी इकाई मूल्य पर उत्पादकता में प्रत्यक्ष सुधार का प्रमाण निकाल सकता है।	केओपीटी द्वारा अपनाई गई सम्पूर्ण लागत आधारित मूल्य रणनीति प्रत्येक कारणों द्वारा की संवेदनशीलता पर अपनाई गई है। टीएमपी कोलकाता बन्दरगाह पर आनेवाले सामुद्रिक चैनल की ड्राफ्ट स्थिति के बारे में पूरी तरह से वाकिफ है। ड्राफ्ट के नीचे आने के साथ जलयानों का निष्फल भाड़ा बढ़ गया है तथा नीचे के कारणों की हैंडलिंग के कारण उत्पादकता में सुधार की मुश्किलें बढ़ती जा रही हैं। तथापि, समस्या के हल के लिए, विभिन्न उपाय किए गए हैं। पिछले संशोधन के बाद से केओपीटी द्वारा किए गए कुछ उपाय निम्नलिखित हैं: (क) एचडीसी में दो बर्थों को सुसज्जित करने के लिए ठेके प्रदान करना। ठेके के अन्तर्गत शोर हैंडलिंग उपकरणों के साथ चल हार्बर क्रेनों को ठेकेदार द्वारा लगाया गया। एक बार ठेका कार्य करना शुरू कर देने पर दो बर्थों की उत्पादकता में पर्याप्त बढ़ोतरी की आशा है।  (ख) भण्डार क्षेत्र की रुकावटों को कम करने के लिए भण्डार क्षेत्र की पर्याप्त मात्रा को वर्तमान में केडीएस तथा एचडीसी दोनों में विकसित किया जा रहा है।  (ग) केडीएस पर कंटेनर आवागमन में पर्याप्त वृद्धि के द्वारा उत्पन्न चुनौतियों का

		<p>मुकाबला करने के लिए उपकरण जलीट ताकत को किराये द्वारा बढ़ाया गया है।</p> <p>(घ) बंदरगाह ने एचडीसी में नदी के ऊपर जेट्टियों के निर्माण के लिए कार्रवाई पीपीपी योजना के अधीन साथ ही साथ केओपीटी द्वारा चालू कर दी गई है।</p> <p>(ङ) केओपीटी ने शतलुखाली में एक दूसरा डोक खोलने के लिए भी कार्रवाई शुरू कर दी है, जहाँ पर देहतर ड्रामट उपलब्ध है।</p> <p>(च) केओपीटी के असपास में केओपीटी की मनीष पर बहुत से सीएफएस उभर आए हैं। उन सीएफएस को जाने वाले आयात कंटेनरों के साथ बंदरगाह में आयात कंटेनरों का आवास समय तेजी से घट गया है। यह लगभग 95 दिनों से घटकर लगभग 4.5 दिन हो गया है।</p> <p>उपरोक्त कार्रवाई से उत्पादकता में सुधार होने की संभावना है। खासकर एकबार एचडीसी पर कर्षों को सुविधाित करने में लागू रिक्रिटिंग द्वारा प्रदानन शुरू कर देने पर इन दो वर्धों की उत्पादकता में तेजी से सुधार हो पाया है। वर्तमान में, कर्षों की लॉडिंग/अनलोडिंग के लिए जहाजों पर निर्माता तथा शोर पर सहयोग के लिए निजी कंटेनरों पर पूर्ण तरह से निर्माता के कर्षों को लब्धता प्रदानन के साथ काम करते हैं। जलपत्तों की उत्पादकता प्रभावित नहीं है। कर्षों को इन सेवाओं के लिए निजी ऑपरेटर्स का काम स्वयं को सुधार करना पड़ता है, क्योंकि सेवा की गुणवत्ता पर कोई नियंत्रण नहीं होता है। इन ऑपरेटर्स द्वारा लगे रबी भी पोर्ट के चार्जों की तरफ विचलित हो रहे हैं। और इसके प्रभावस्वरूप, इन ऑपरेटर्स द्वारा लगाये गए शुल्क अक्सर कम हो जाते हैं।</p> <p>केओपीटी, तत्काल ठेके के जरिए इस्तेमालकर्ताओं की वृहत सेवाएं प्रदान करता है। प्रस्तावित दरों के अनुसार इस्तेमालकर्ता द्वारा भुगतान कुल शुल्क के करीब होता है, जिसका भुगतान इस्तेमालकर्ताओं पर वर्तमान में, पोर्ट की सेवा साथ ही साथ निजी ऑपरेटर्स को किया जा रहा है, बड़बौन लागूचर्चा के लाभ के है। लगभग उसी मूल्य पर इस्तेमालकर्ता चला हब्स केने एच शोर हैंडलिंग सहायता के कम उत्पादकता का लाभ पायेंगे।</p> <p>ठेके की शर्तों के अनुसार देवेशन से प्रतिदिन 1,00,000 में एक आउटपुट की उत्पादकता देने की जरूरत पड़ती है।</p>
(iii)	<p>प्रपत्र-1 के क्रमांक 5 के संक्षेप में केओपीटी ने वर्तमान दर्जे एवं प्रस्तावित दर्जे की सार्वजनिक स्थिति प्रस्तुत की है। केओपीटी को प्रस्तावित शर्तबंदियों में, कोई कोई भी औचित्य के साथ परिवर्तनों पर प्रकाश डालते हुए प्रस्तावित दर्जे पर लागू होने वाली वर्तमान शर्तबंदियां एवं प्रस्तावित शर्तबंदियों की तुलनात्मक स्थिति प्रस्तुत करनी होगी।</p>	<p>(केओपीटी ने औचित्य के साथ वर्तमान शर्तबंदियों एवं प्रस्तावित शर्तबंदियों के संक्षेप में तुलनात्मक स्थिति दर्शाते हुए प्रकाश प्रस्तुत किया है।</p>
(iv)	<p>केओपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए किराये के वर्धमान स्तर पर लगभग 17% की वृद्धि दर्शाता है। तथापि प्रपत्र-1 के क्रमांक 5 में यथावस्थित प्रतिरूपी (टाइपिकल) बंदरगाह इस्तेमालकर्ताओं के लिए औसत लागत में परिवर्तन दर्शाने के लिए केओपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए विवरण में केओपीटी ने बताया है कि केओपीटी के किराये में प्रस्तावित वृद्धि के साथ</p>	<p>सामान्यतया, केओपीटी द्वारा डायनार्ड गई मूल्य रणनीति बंदरगाह संरचना के इस्तेमाल कारगो की संवेदनशीलता तथा साथ ही साथ संबंधित सेवाएँ/उपसेवाओं की धट्टी स्थिति पर आधारित होती है।</p> <p>केओपीटी ने पिछले संशोधन के दौरान टीएचए द्वारा लागू की गई दर में 10% कटौती को बरकरार रखते हुए कूड एवं पीएलओ ट्रेफिक की दरों में सामान्य वृद्धि का प्रस्ताव दिया है। प्रस्तावित वृद्धि के बाद, कूड एवं पीएलओ ट्रेफिक को उसी स्थान पर रखा जाएगा, जहाँ वे 10 वर्ष पहले थे। इतना ही नहीं, ट्रेडिंग-वायर्सिप बाइंगलाइन का प्रस्तावित प्रारंभ होने के साथ केओपीटी से 1 की वृद्धि बंदरगाह तक पयास कूड की शिपिंग एवं उक्त ट्रेफिक के लिए बंदरगाह द्वारा संकेत संरचना के उपयोग के कम उपयोग के कारण यह वृद्धि आवश्यक है। तदनुसार, हस्तक्षेप अधिक</p>

इस्तेमालकर्ता के बिल मूल्य की प्रतिशतता में वृद्धि कारणों हैंडलिंग शुल्क के मामले में 1% से 36% के मध्य विदेशी जलयानों के संबंधी शुल्क के मामले में 15% तथा कॉस्टल जलयानों के जलयान संबंधी शुल्क के मामले में 55%-77% के बीच होगी। इस संबंध में, लागत विवरण में घटी स्थिति द्वारा वांछित वृद्धि की तुलना में विभिन्न इस्तेमालकर्ताओं पर फर्क संबंधी प्रभावों के लिए केओपीटी को कारणों की व्याख्या देनी होगी।

के दौरान कीमतों में आम वृद्धि को देखते हुए प्रस्तावित दर वाजिब है। टीएनईबी के मामले में यह कहा जा सकता है कि केओपीटी एक सुविधा को बनाए हुए है, जो खासकर टीएनईबी की जरूरतों को पूरा करती है। टीएनईबी के कारण थ्रूपुट में हाल के वर्षों में तेजी से गिरावट आई है, जिससे सविधा निष्क्रिय हो गयी है। वर्ष 2005-06 के दौरान हैंडल किए गे 3.41 एमएमटी ताप कोयले से पिछले पांच वर्षों में कारणों थ्रूपुट तेजी से गिरा है जो वर्ष 2009-10 के दौरान टीएनईबी के खाते में सिर्फ 1.49 एमएमटी ताप कोयले की हैंडलिंग की गयी। यूँकि सुविधा टीएनईबी की जरूरतों को खास तौर पर पूरा करता है, कारणो थ्रूपुट में इस प्रकार की गिरावट ने प्रति टन हैंडलिंग लागत को बढ़ा दिया है। निर्यात के मामले में प्रतिशतता टर्म में दरों में ऊँची बढ़ोतरी के कारण ताप कोयले की जरूरतें उपर्युक्त कारणों से बढ़ी हैं।

लौह अयस्क के संबंध में वर्तमान दरें अन्य कारणों के मुकाबले काफी कम हैं, अतः ऊँची बढ़ोतरी का प्रस्ताव फर्क को कम करने के लिए दिया गया है। यहाँ यह भी उल्लेखनीय है कि वर्ष 2001 में टीएमपी द्वारा अनुमानित दरों के मान में लोह अयस्क की हैंडलिंग के लिए लागू दर रु. 70/- प्रति मेट थी। तथापि लौह अयस्क के आवागमन को आकर्षित करने के लिए बोर्ड ने काफी नीची दर लगाने का अनुमोदन दिया है। यह दर रु. 45.00 प्रति मेट तक (रु. 18.00 (वारफेज)+ रु. 27.00 (ऑनबोर्ड) पिछले दर मान संशोधन के दौरान संशोधित किया गया है। प्रस्तावित दर मान में केओपीटी ने लौह अयस्क की दरों में अधिक बढ़ोतरी प्रस्तावित की है (प्रतिशतता के टर्म में) ताकि अन्य बलक कारणों के साथ लौह अयस्क की हैंडलिंग के लिए लागू दरों के बीच फर्क को कम किया जा सके। लौह अयस्क आवागमन द्वारा संरचना के इस्तेमाल की सीमा को देखते हुए वारफेज दरों। ऊँची बढ़ोतरी आवश्यक हो गयी थी। तथापि यह उल्लेखनीय है कि प्रस्तावित वृद्धि के बाद भी लौह अयस्क को वारफेज अन्य शुष्क बल्क कारणों के लगभग 56% पर रखा गया है।

तटीय जलयान पर लागू जलयान संबंधी शुल्कों के मामले में वर्तमान दरें विदेशी दरों के 60% की अनिवार्य नीति की तुलना में काफी कम हैं। तदनुसार केओपीटी ने सरकारी नीति की तरह रु. 46.00 प्रति यूएस डॉलर की विनिमय दर को ध्यान में रखते हुए विदेशी जलयान पर लागू दर का 60% की दर प्रस्तावित की है। यह भी उल्लेखनीय है कि तटीय जलयानों पर लागू वर्तमान दरें, जो कि लागू विदेशी दर 60% के काफी नीचे है, वर्षों तक टिकने वाली नहीं है और किसी समय विदेशी जलयान पर लागू 60% दर के स्तर तक दरों को बढ़ाना पड़ेगा। इन सुधारात्मक उपायों को विदेशी जलयान की कीमत पर तटीय जलयान के गिरावट की बढ़ोतरी को कम करने के लिए किसी स्तर पर करना पड़ेगा।

विदेशी जलयान के 60% पर तटीय जलयान पर लागू दरों के निर्धारण का प्रस्ताव, रु. 46.00 प्रति यूएस डॉलर की विनिमय दर पर विचार करते हुए, तटीय जलयानों के लिए दरों में उच्च स्तरीय वृद्धि की है (प्रतिशतता के टर्म में)।



(v)	<p>संसोधित किराया मार्गदर्शन दर्शाता है कि किराये को उत्पादकता के स्तर के बेंचमार्क से जोड़ दिया जाना चाहिए। प्रपत्र-1 के क्रमांक 6 में केओपीटी ने बताया है कि वह</p> <p>वर्तमान कार्यनिष्पादन तथा उत्पादकता वृद्धि के उपायों के लिए लक्षित उद्देश्यों के संबंध में विवरण अलग से प्रस्तुत करेगा। तथापि, इसने अभी तक विवरण जमा नहीं किए हैं। केओपीटी को वांछित विवरण यथाशीघ्र जमा करना होगा। उत्पादकता स्तर में ऐसे बेंचमार्क संबंधित किराया मर्दों पर लागू शर्तबंदी के रूप में शामिल किए जा सकते हैं।</p>	<p>केओपीटी पर बुलाए जाने वाले जलयानों के निचले पार्सल लोड में निचले ड्राफ्ट ने उत्पादकता के संबंध में गम्भीर अवरोध पैदा कर देते हैं, क्योंकि निचले कारगो की हैंडलिंग उत्पादकता ऊँचे कारगो की अपेक्षा काफी कम है।</p> <p>जैसा कि पूर्व में उल्लेख किया गया है, केओपीटी ने दर मान के पिछले संशोधन के बाद से उत्पादकता बढ़ाने के लिए विभिन्न उपाय अपनाए हैं। तथापि, उत्पादकता वृद्धि में इस प्रकार के उपायों का वास्तविक प्रभाव, खासकर बर्थों के सुसज्जित किए जाने से जो जुड़े हैं, कुछ समय तक ठेके के चलने के बाद पता चलेगा। वर्तमान समय में, शर्तबंदी होने वाले किराया आइटमों को शामिल करना मुश्किल है, खासकर जलयानों के निचले पार्सल लोड के साथ जुड़ी समस्याओं के मद्देनजर। तथापि, अगले संशोधन के दौरान केओपीटी इस प्रकार की शर्तबंदी को शामिल करने का प्रयास करेगा।</p>
ख.	<p><b>वास्तविक के साथ पूर्व में दिए गए अनुमानों की तुलना</b></p> <p>किराया मार्गदर्शन, 2005 के ब्लॉज 2.13 में, चालू किराया को तय करते समयनिर्भर अनुमानों के संदर्भ में, निर्धारित किराया वैधता अवधि की समाप्ति पर वास्तविक भौतिक एवं वित्तीय कार्यनिष्पादन की समीक्षा करने के लिए इस प्राधिकारी की आवश्यकता है। इस संबंध में, केओपीटी द्वारा फाईल किए गए किराया प्रस्ताव के प्रपत्र - 7 के संदर्भ में केओपीटी को निम्नलिखित को स्पष्ट करना/प्रस्तुत करना है:</p>	
(i)	<p>प्रपत्र-7 में केओपीटी ने उक्त अवधि के लिए वास्तविक के साथ वर्ष 2007-08 एवं 2008-09 के अनुमानों की तुलना की है। यद्यपि इस प्राधिकारी ने उक्त वर्षों के अनुमानों के ऊपर निर्भर होकर वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 के लिए किराया तय कर दिया है, पिछले आर्डर में किए गए पिछली अवधि के विश्लेषण में वर्ष 2006-07 शामिल किया गया है, जो कि अनुमानों पर आधारित था। उपर्युक्त के मद्देनजर केओपीटी को प्रपत्र -7 में संशोधन वास्तविक के साथ वर्ष 2006-07 के अनुमानों की तुलना भी शामिल करके करना पड़ेगा।</p>	<p>केओपीटी ने वर्ष 2006-07 के आंकड़ों को शामिल करके संशोधित प्रपत्र-7 प्रस्तुत कर दिया है।</p>
(ii)	<p>इस प्राधिकारी ने दिनांक 8 मार्च, 2007 से केओपीटी के प्रस्तावित दर मान में 10% की कमी (तत्कालीन) कर दी थी। अतः 8 मार्च, 2007 से 10% की कमी को प्रभावी करने के लिए केओपीटी को 8 मार्च, 2007 से वर्ष 2008-09 की अवधि के लिए प्रस्तावित दर मान पर अनुमानित आय में कटौती करनी पड़ेगी।</p>	<p>केओपीटी द्वारा जमा दिये गये "वर्तमान किराये पर" लागत विवरण को टीएमपी अनुमोदित दरों पर विचार करते हुए आधारित कर लिया गया है।</p>

(iii)

जैसा कि वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए लागत विवरण से देखा जा सकता है, ऐसा देखा गया है कि केओपीटी ने वर्ष 2006-07 एवं 2007-08 के दौरान बीओटी ऑपरेटर्स से प्राप्त आय का 100% एस्क्रो खाते में अंतरित कर दिया था। इस संबंध में यह स्मरण करना समीचीन होगा कि इस प्राधिकारी ने अपने निर्देश 11 (vii) दिनांक 21 दिसम्बर, 2008 के आदेश के पैराग्राफ 11 (vii) के अनुसार केओपीटी को सूचित किया था कि संरचना खर्च को पूरा करने के लिए बीओटी ऑपरेटर्स से प्राप्त आय अंश/रॉयल्टी के जोखिमोक्तिकी के अंतर्गत के लिए एस्क्रो लेखा तैयार करे तथा (परा-9 में वाले) एस्क्रो लेख में जैन-देन के अनुसार जमा करे। केओपीटी ने वर्ष 2007-08 और बाद प्रपत्र-9 में ऐसे विवरण जमा किए हैं। अतः केओपीटी को वर्ष 2006-07 और (2006-07) के लिए बीओटी विवरण प्रपत्र-9 में जमा करना है।

केओपीटी ने वर्ष 2007-08 में प्राप्त रॉयल्टी के तहत एस्क्रो लेखा तैयार किया है। वर्ष 2007-08 के दौरान, एस्क्रो लेखा तैयार करते समय वर्ष 2005-06 एवं 2006-09 से संबंधित उचित रकम उक्त खाते में स्थानांतरित कर दिया गया।

तथापि, केओपीटी ने वर्ष 2005-06 एवं 2006-07 के दौरान प्राप्त रॉयल्टी से संबंधित विवरण जमा कर दिए हैं।

(केओपीटी द्वारा जमा किए गए विवरण का सारांश एस्क्रो लेखा दर्शाते हुए नीचे दिया गया है)

(रु. लाख में)

विवरण	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
1. एस्क्रो खाते में अंतरित आय (2007-08 से 2009-10 तक) का 100% जमा (2007-08 से 2009-10 तक)	831.70	832.89	2543.9	1814.79	1710.36	1702.39	1700.85
2. एस्क्रो खाते के लिए आय (बीओटी ऑपरेटर्स से प्राप्त आय) का 100% जमा (2007-08 से 2009-10 तक)	650	310	2641.00	800.00	600.00	540.00	570.00

नोट

(क) केओपीटी ने वर्ष 2002-03 से 2007-08 तक वर्ष में 4ए तथा 12 से प्राप्त द्वारा अर्जित रॉयल्टी का 50% एस्क्रो लेख में अंतरित किया है। वर्ष 2008-09 में केओपीटी ने वर्ष में 4ए एवं 12 से इसके द्वारा अर्जित रॉयल्टी का 100% एस्क्रो लेख में अंतरित किया है।

(ख) केओपीटी द्वारा प्रपत्र-9 में दिए गए लागत वस्तु विवरण में वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान संरचना निर्माण के लिए एस्क्रो लेख से केओपीटी द्वारा उपयोग किए गए। उपयोग के लिए प्रस्तावित रकम में फर्क है। उपयुक्त उल्लिखित संरचना क्रमशः वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए रु. 300 लाख, रु. 600 लाख तथा रु. 600 लाख दर्शाता है जबकि प्रपत्र-9 में वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए रु. 600 लाख, रु. 600 लाख तथा रु. 625 लाख की रकम क्रमशः दिखायी गयी है।

(iv)

ऐसा प्रतीत होता है कि केओपीटी ने डॉक और पोर्ट शुल्क से सरकार द्वारा अंतर्गत किए गए नदी के रखरखाव एवं ड्रेजिंग के लागत से संबंधित कुछ घटकों को जमा नहीं किया है, जैसा कि वर्ष 2006-07 से 2009-10 के वार्षिक लेखों में देखा गया है। तथापि, रकम को मात्रा को सरकार की प्रतिपूर्ति द्वारा कवर नहीं किया गया है। लागत विवरण में विचार किया गया समय नहीं है। इस संबंध में, केओपीटी को नदी के ड्रेजिंग, नदी के रखरखाव की दिशा में खर्च की गयी रकम तथा सरकार द्वारा स्वीकृत प्रतिपूर्ति का विवरण वर्षवार प्रस्तुत करना है।

वर्ष 2006-07 से 2009-10 तक की रियायत के लिए सरकारी संपदा परीक्षा द्वारा ड्रेजिंग खर्च की अस्वीकृत की गयी रकम को पोर्ट बकाया के तहत अनदायित किया गया है।

केओपीटी ने वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए नदी के रखरखाव व नदी की ड्रेजिंग के लिए किए गए खर्च को दिखाते हुए विवरण प्रस्तुत किया है। केओपीटी द्वारा किए गए ड्रेजिंग खर्च के विवरण का सारांश नीचे दिया गया है:

वर्ष	नदी ड्रेजिंग खर्च			नदी रखरखाव खर्च			कुल		
	कुल खर्च	लेखा परीक्षा प्रमाणित	अस्वीकृत	कुल खर्च	लेखा परीक्षा प्रमाणित	अस्वीकृत	कुल खर्च	लेखा परीक्षा प्रमाणित	अस्वीकृत
2006-07	3068.16	3295.2	1710.9	32593.0	32591.3	993.66	3366.7	3295.6	270.1
2007-08	6133.63	3550.8	1482.9	25063.7	25064.2	2205.53	34103.3	34114.3	3589.4
2008-09	5332.30	4180.7	2061.6	30279.7	28581.5	1698.23	35912.1	32662.2	3749.8
2009-10	10278.4	6859.4	3618.3	34861.3	31067.8	3780.30	45126.6	37727.5	7399.1
कुल	25653.5	17789.3	8664.2	127852	119174	8677.74	15446.6	136964	1751.1

(v)

प्रत्येक शीर्षक जैसे कारगो हैंडलिंग, पोर्ट एंड डॉक, रेलवेज, इस्टेट तथा प्रबंधन एवं प्रशासन ओवरहेड के अन्तर्गत मूल्यहास आँकड़े की रकम जैसा कि वर्ष 2006-07 से 2008-09 के वार्षिक लेखों में है। वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए लागत विवरण में विचारे गए मूल्यहास की रकम से मेल खाता है। तथापि, वर्ष 2009-10 के लिए उपर्युक्त शीर्षकों के अधीन मूल्यहास को

केडीएस की परिसंपत्तियों, पर मूल्यहास, जिसे इस वर्ष बेचा गया था, प्रपत्र 4ए में शामिल नहीं किया जा सका। यह इसलिए है, क्योंकि संबंधित परिसंपत्ति अब ब्लॉक में नहीं है, उसपर संबद्ध मूल्यहास को भी निकाल दिया गया है। मूल्यहास में फर्क शीर्षक उपर्युक्त के कारण से ही है।

केओपीटी द्वारा प्रस्तुत मिलान विवरण नीचे दिया गया है-

वार्षिक लेखों के अनुसार मूल्यहास - रु. 3431.59 लाख  
घटाइए : वर्ष के दौरान बिक्री हुई परिसंपत्ति के संबंध में समायोजित रकम रु. 278-06 लाख

	रकम, जैसा कि वार्षिक लेखे में है, रु. 3298.70 लाख है, जबकि लागत विवरण रु. 3431.56 लाख का आँकड़ा दर्शाता है। केओपीटी को मूल्य हास की रकम में फर्क के कारण को बताना है तथा इस फर्क का मिलान करना है।	लागत विवरण में था मूल्य हास रु. 3153.53 लाख																																																												
(vi)	अपने लागत विवरण में केओपीटी ने वर्ष 2006-07 से 2009-10 तक के लिए प्रबंधन एवं सामान्य खर्च के रूप में क्रमशः रु. 12156.93 लाख, रु. 12672.52 लाख, रु. 16465.38 लाख तथा रु. 19531.53 लाख की रकम पर विचार किया है। तथापि, मूल्यहास घटाकर संबंधित वर्षों के वार्षिक लेखों में प्रस्तुत प्रबंधन एवं सामान्य खर्च क्रमशः है - रु. 12770.63 लाख, रु. 13305.61 लाख, रु. 17233.02 लाख तथा रु. 20865.97 लाख। लागत विवरण तथा वार्षिक लेखों में दिखाए गए प्रबंधन एवं सामान्य खर्च की राशि में फर्क का मिलान किया जाना है।	<p>केओपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए मिलान विवरण का सारांश नीचे दिया गया है:</p> <p>(रु. लाख में)</p> <table><tr><td></td><td>2006-07</td><td>2007-08</td><td>2008-09</td><td>2009-10</td></tr><tr><td>वार्षिक लेखों के अनुसार खर्च</td><td>12992.90</td><td>13545.43</td><td>17540.37</td><td>21065.89</td></tr><tr><td>घटाइए: मूल्यहास</td><td>222.27</td><td>239.82</td><td>307.35</td><td>332.81</td></tr><tr><td>घटाइए: ट्रेडिंग सहायता में शामिल खर्च</td><td>613.71</td><td>633.09</td><td>767.63</td><td>1078.92</td></tr><tr><td>लागत विवरण में दर्शाया गया खर्च</td><td>12156.92</td><td>12672.52</td><td>16465.39</td><td>19654.16</td></tr></table>		2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	वार्षिक लेखों के अनुसार खर्च	12992.90	13545.43	17540.37	21065.89	घटाइए: मूल्यहास	222.27	239.82	307.35	332.81	घटाइए: ट्रेडिंग सहायता में शामिल खर्च	613.71	633.09	767.63	1078.92	लागत विवरण में दर्शाया गया खर्च	12156.92	12672.52	16465.39	19654.16																																			
	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10																																																										
वार्षिक लेखों के अनुसार खर्च	12992.90	13545.43	17540.37	21065.89																																																										
घटाइए: मूल्यहास	222.27	239.82	307.35	332.81																																																										
घटाइए: ट्रेडिंग सहायता में शामिल खर्च	613.71	633.09	767.63	1078.92																																																										
लागत विवरण में दर्शाया गया खर्च	12156.92	12672.52	16465.39	19654.16																																																										
(vii)	केओपीटी ने अपने लागत विवरण में वर्ष 2006-07 से 2009-10 तक के लिए वित्त एवं विविध आय के रूप में रु. 1720.12 लाख, रु. 1034.18 लाख, रु. 1333.44 लाख तथा रु. 2408.21 लाख की राशि पर विचार किया है। लागत विवरण में वित्त एवं विविध आय के अधीन उप-शीर्षक के आंकड़े वार्षिक लेखे में दिखाए गए वित्त एवं विविध आय के उप-शीर्षक के आंकड़ों से मेल नहीं खाते हैं। केओपीटी इस फर्क को बताए एवं उसका मिलान करे। वर्ष 2006-07 से 2009-10 के वार्षिक लेखों के वित्त एवं विविध आय में भी "पूर्व अवधि आय" का एक मद दर्शाता है। लागत विवरण में इस मद के अधीन आय को के ओपीटी द्वारा विचारा गया प्रतीत नहीं होता है। लागत विवरण से	<p>पूर्व अवधि व्यय एवं पूर्व अवधि आय को टीएमपी मार्गदर्शन के अनुसार विचारा नहीं गया है।</p> <p>केडीएस के संबंध में केओपीटी द्वारा प्रस्तुत मिलान विवरण का सारांश नीचे दिया गया है:</p> <p>(रु. लाख में)</p> <table><tr><td></td><td>2006-07</td><td>2007-08</td><td>2008-09</td><td>2009-10</td></tr><tr><td>वार्षिक लेखों के अनुसार एफ एण्ड एमआय</td><td>2465.33</td><td>5297.03</td><td>3911.05</td><td>3506.70</td></tr><tr><td>घटाइए: निवेश पर ब्याज</td><td>1383.25</td><td>707.07</td><td>1248.10</td><td>1328.95</td></tr><tr><td>घटाइए: गत वर्ष से संबंधित आय</td><td>123.86</td><td>3877.30</td><td>1872.39</td><td>331.23</td></tr><tr><td>लागत विवरण में दिखाई गई रकम</td><td>958.22</td><td>712.66</td><td>790.56</td><td>1846.52</td></tr></table> <p>एचडीसी के संबंध में केओपीटी द्वारा प्रस्तुत मिलान विवरण का सारांश नीचे दिया गया है:</p> <p>(रु. लाख में)</p> <table><tr><td></td><td>2006-07</td><td>2007-08</td><td>2008-09</td><td>2009-10</td></tr><tr><td>वार्षिक लेखों के अनुसार एफ एण्ड एमआय</td><td>10025.80</td><td>2867.50</td><td>4455.90</td><td>13334.43</td></tr><tr><td>घटाइए: स्थायी जमा पर ब्याज</td><td>497657</td><td>1598.78</td><td>1947.99</td><td>3211.25</td></tr><tr><td>घटाइए: मोटर कार ऋण पर ब्याज</td><td>8.48</td><td>10.13</td><td>15.63</td><td>10.81</td></tr><tr><td>पिछले वर्ष से संबंधित आय</td><td>4258.98</td><td>694.11</td><td>1890.71</td><td>9349.41</td></tr><tr><td>घटाइए: टैके पर जुमाना से आय</td><td>21.87</td><td>42.87</td><td>58.67</td><td>201.25</td></tr><tr><td>लागत विवरण में दिखाई गई रकम</td><td>781.90</td><td>321.51</td><td>542.89</td><td>561.89</td></tr></table> <p>(मिलान विवरण प्रस्तुत करने के बावजूद लागत विवरण में वित्त एवं विविध आय के अन्तर्गत उप-शीर्षक में आँकड़ों का कुल योग वार्षिक लेखे में दिखाए गए वित्त एवं विविध आय के अन्तर्गत उप-शीर्षक के आँकड़ों से मेल नहीं खाते हैं।)</p>		2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	वार्षिक लेखों के अनुसार एफ एण्ड एमआय	2465.33	5297.03	3911.05	3506.70	घटाइए: निवेश पर ब्याज	1383.25	707.07	1248.10	1328.95	घटाइए: गत वर्ष से संबंधित आय	123.86	3877.30	1872.39	331.23	लागत विवरण में दिखाई गई रकम	958.22	712.66	790.56	1846.52		2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	वार्षिक लेखों के अनुसार एफ एण्ड एमआय	10025.80	2867.50	4455.90	13334.43	घटाइए: स्थायी जमा पर ब्याज	497657	1598.78	1947.99	3211.25	घटाइए: मोटर कार ऋण पर ब्याज	8.48	10.13	15.63	10.81	पिछले वर्ष से संबंधित आय	4258.98	694.11	1890.71	9349.41	घटाइए: टैके पर जुमाना से आय	21.87	42.87	58.67	201.25	लागत विवरण में दिखाई गई रकम	781.90	321.51	542.89	561.89
	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10																																																										
वार्षिक लेखों के अनुसार एफ एण्ड एमआय	2465.33	5297.03	3911.05	3506.70																																																										
घटाइए: निवेश पर ब्याज	1383.25	707.07	1248.10	1328.95																																																										
घटाइए: गत वर्ष से संबंधित आय	123.86	3877.30	1872.39	331.23																																																										
लागत विवरण में दिखाई गई रकम	958.22	712.66	790.56	1846.52																																																										
	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10																																																										
वार्षिक लेखों के अनुसार एफ एण्ड एमआय	10025.80	2867.50	4455.90	13334.43																																																										
घटाइए: स्थायी जमा पर ब्याज	497657	1598.78	1947.99	3211.25																																																										
घटाइए: मोटर कार ऋण पर ब्याज	8.48	10.13	15.63	10.81																																																										
पिछले वर्ष से संबंधित आय	4258.98	694.11	1890.71	9349.41																																																										
घटाइए: टैके पर जुमाना से आय	21.87	42.87	58.67	201.25																																																										
लागत विवरण में दिखाई गई रकम	781.90	321.51	542.89	561.89																																																										
(viii)	अपने लागत विवरण में केओपीटी ने वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए वित्त एवं विविध खर्च के रूप में रु. 38269.33 लाख, रु. 51383.57 लाख रु. 63648.99 लाख, रु. 47717.41 लाख	केओपीटी ने केडीएस तथा एचडीसी के सम्बंध में अलग-अलग मिलान विवरण प्रस्तुत किया है। बकाया वेतन जैसे एककालीन खर्चों के संबंध में यह उल्लेखनीय है कि मजदूरी संशोधन के कारण बकाया वेतन संबंधित वर्षों के लिए लागत विवरण में अब चार्ज किया गया है।																																																												

की रकम पर विचार किया है। लागत विवरण में वित्त एवं विविध खर्च के अधीन उप-शीर्षक के आँकड़े वार्षिक लेख में वित्त एवं विविध खर्च के अधीन उप-शीर्षक के आँकड़ों से मेल नहीं खाते। केओपीटी को इस फर्क की व्याख्या करनी है। केओपीटी को यह पुष्टि करनी होगी कि लागत विवरण में व्यय के इस शीर्षक के अधीन एककालीन खर्च जैसे मजदूरी पेंशन का एरिगर (बकाया), वीआरएस क्षतिपूर्ति को शामिल नहीं किया गया है।

केडीएस के संबंध में केओपीटी द्वारा दिए गए मिलान विवरण का सारांश नीचे दिया गया है।

(रु. लाख में)

	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10
वार्षिक लेखों के अनुसार (एफ एण्ड एमआय)	8831.16	12223.88	19612.74	17255.77
घटाइए: सरकारी ऋण पर ब्याज	269.50	214.92	175.97	150.91
घटाइए: पिछले वर्ष से संबद्ध लेन देन	1189.51	491.17	1103.36	60.53
घटाइए: ड्रेजिंग सहायता का अंश	763.25	797.63	903.76	1559.17
घटाइए: परिशोध किए गए ऋण शुल्क	0.00	0.00	0.00	38.59
घटाइए: वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक वितरित बकाया वेतन/मजदूरी	0.00	0.00	0.00	3519.07
जोड़िए: सेवानिवृत्ति कोष का अंशदान	5896.00	9300.00	4750.00	2250.00
जोड़िए: ग्रेज्युटी कोष में अंशदान	375.00	50.00	2374.50	250.00
लागत विवरण में दिखाई गई रकम	12879.90	20070.16	24554.15	14427.51

एचडीसी के संबंध में केओपीटी द्वारा दिए गए मिलान विवरण का सारांश निम्न है:

	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10
वार्षिक लेखों के अनुसार एफ एण्ड एम खर्च	8277.50	8898.47	30336.38	24050.76
घटाइए: ऋण पर ब्याज का अंश	14.92	10.91	8.43	6.69
घटाइए: सरकारी ऋण पर ब्याज	182.65	159.37	136.66	114.49
घटाइए: पिछले वर्ष से संबद्ध लेन-देन	4.83	200.34	209.50	123.92
घटाइए: ठेकेदार को दिया गया ब्याज	0.00	15.96	1.68	0.00
घटाइए: ड्रेजिंग का खर्च	381.63	404.34	451.88	779.58
घटाइए: बकाया वेतन एवं भत्ते	0.00	0.00	3683.41	3541.38
जोड़िए: ग्रेज्युटी कोष में अंशदान	112.00	150.00	2374.50	750.00
जोड़िए: सेवानिवृत्ति कोष में अंशदान	17688.00	27900.00	4750.00	6750.00
जोड़िए: मजदूरी संशोधन के कारण वेतन एवं अतिरिक्त प्रभाव	675.79	3087.40	3461.61	0.00
लागत विवरण में दिखाई गई रकम	27182.26	39244.95	36430.93	27014.72

(मिलान विवरण प्रस्तुत करने के बावजूद लागत विवरण में वित्त एवं विविध खर्च के अधीन उप-शीर्षक के आँकड़ों का कुल योग वार्षिक लेखों में दिखाए गए वित्त एवं विविध व्यय के अधीन उप-शीर्षक के आँकड़ों से मेल नहीं खाता है।)

(ix) यद्यपि, वर्ष 2009-10 के वार्षिक लेखों में जैसा दिया गया है, 1 अप्रैल 2009 को स्थायी परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक का प्रारंभिक शेष प्रपत्र-4ए में दिए गए सकल ब्लॉक के प्रारंभिक शेष से मेल खाता है, वर्ष 2009-10 के लेखों में दिए गए 31 मार्च, 2010 को परिसंपत्तियों को शुद्ध ब्लॉक प्रपत्र-4ए में दिए गए अंतिम शुद्ध ब्लॉक से मेल नहीं खाता है। केओपीटी को इस फर्क का मिलान करना है। यह नोट किया जा सकता है कि लागत विवरण के संयोजन/विलोप, मूल्यहास के आंकड़ों में थोड़ा फर्क है, वर्ष 2009-10 के वार्षिक लेखों में दिए गए वास्तविक की तुलना में, जिसका मिलान किया जाना है।

यह फर्क मुख्य रूप से इस तथ्य के कारण है कि एसक्रो कोष (रॉयल्टी प्राप्ति की रकम से निर्मित) से खरीदी गयी रु. 31.17 करोड़ (लगभग) मूल्य की परिसंपत्तियों को किराया मार्गदर्शन के अनुसार नियोजित पूँजी के रूप में नहीं माना गया है।

(x). जैसा कि आर्डर दिनांक 29 दिसम्बर, 2006 के पैराग्राफ सं 11(iv) (एफ) में

उल्लेख किया गया है, केओपीटी को इस प्राधिकारी द्वारा पारित आर्डर को अधिसूचना की तारीख से 3 महीने की अवधि के भीतर 10% विशेष दर का विस्तृत लेखा, जो कि लेखा परीक्षक द्वारा प्रमाणित हो, जमा करने के लिए कहा गया था। यह भी उल्लेख किया गया था कि जनवरी, 2009 तक विचारे गए समायोजन के बाद भी इस अलग खाते में उपलब्ध अधिशेष को केओपीटी के किराये की अगली समीक्षा में समायोजित कर दिया जाएगा। तदनुसार, केओपीटी ने अपने पत्र सं० फिन. 182/बी दिनांक 28 जून, 2007 के अधीन 10% विशेष दर के लिए लेखा परीक्षित प्रमाणपत्र/रिपोर्ट प्रस्तुत किया गया है। जैसा कि पत्र से देखा गया है, निम्नलिखित स्थिति उभरती है:

(रु.करोड़ में)

10% विशेष लेखी से उत्पन्न कुल राजस्व, जैसा कि वर्ष 2001-02 से 2006-07 के लिए लेखा परीक्षक द्वारा प्रमाणित	रु. 317.21
कुल पेंशन बकाया देयताएँ	रु. 277.88
10% विशेष लेखी से अधिक संग्रह	रु. 39.32
पिछली कियाया समीक्षा एवं निष्कर्षण के दौरान अनुमानित एवं समायोजित अधिक संग्रह	रु. 26.70
लेखा परीक्षक की रिपोर्ट के अनुसार अधिक संग्रह	रु. 12.62

केओपीटी ने कर्मचारियों के लिए पेंशन/सेवानिवृत्ति लाभ के भुगतान के लिए खरीदी जानेवाली एन्युटी (वार्षिक अनुदान) पर विचार किया था, जो कर्मचारी 31 मार्च, 2004 के पहले सेवानिवृत्ति हुए हैं (देखिए—प्रपत्र 3ए की तालिका)। केओपीटी रु.12.62 करोड़ के अधिक संग्रह को खरीदी जाने वाली एन्युटी के मूल्य में या तो समायोजित करने पर विचार कर सकता है और लागत विवरण में खरीदी जाने वाली एन्युटी केट शेष मूल्य को दिखा सकता है अथवा अधिक संग्रह को भावी अनुमानित घाटे के साथ समायोजित कर सकता है।

(xi)

वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए केओपीटी के पिछले सामान्य संशोधन के दौरान अनुमानित आवागमन के आँकड़ों की तुलना वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के वास्तविक आवागमन से करने पर यह देखा जाता है कि केओपीटी ने वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के दौरान लगभग 30% के अतिरिक्त को वास्तविक रूप से हैंडिल किया है। तदनुसार, दिनांक

वर्ष 2006-07 से 2008-09 के दौरान केओपीटी की कारगो एवं जलयान गतिविधियों से प्राप्त वास्तविक राजस्व दर मान के पिछले संशोधन के दौरान टीएमपी द्वारा निर्भर था। यह साक्ष्य होगा कि वर्ष 2006-07, 2007-08 तथा 2008-09 के दौरान वास्तविक राजस्व 12%, 13.33 एवं 4 क्रमशः अधिक होगा। चूँकि हैंडिल किए गए वास्तविक ट्रैफिक की तुलना में दर मान में पिछले संशोधन के दौरान जो निर्भर था उसका वित्तीय असर राजस्व टर्म में 20% से अधिक नहीं पड़ता है, ट्रैफिक के फर्क के कारण केओपीटी के पास अर्जित अतिरिक्त राजस्व के समायोजन की आवश्यकता संशोधित किराया मार्गदर्शन के क्लॉज 2.13 की शर्तों के अधीन प्रतीत होती है।

	29 दिसम्बर, 2006 के आर्डर के पैराग्राफ सं० 11(vi)(घ) में यथा दर्ज ट्रेडिंग में फर्क के कारण केओपीटी के पास अतिरिक्त अतिरिक्त अधिशेष को संशोधित ट्रेडिंग मार्गदर्शन के क्लॉज 2.132 की शर्तों के अधीन मुजरा कर दिया जाएगा।	
(xii)	केओपीटी को आदेश दिनांक 29 दिसम्बर, 2006 के पैराग्राफ सं० 11(xiv) के द्वारा किराया मार्गदर्शन के क्लॉज 2.71 के अनुसार अनुमानित मूल्यहास, दरमान की अगली समीक्षा के दौरान किराया प्रस्ताव जमा करते समय करने को सूचित किया गया था। इस परिपेक्ष्य में, केओपीटी को यह पुष्टि करनी है कि वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए मूल्यहास प्रस्ताव मार्गदर्शन के क्लॉज 2.71 के अनुसार है।	केओपीटी का लेखा कम्पनी अधियम के प्रावधानों के अनुसार नहीं रखा जाता है और तदनुसार कंपनी अधिनियम के आधार पर मूल्यहास का आकलन करना केओपीटी के लिए संभव नहीं है।
(xiii)	केओपीटी को आर्डर दिनांक 29 दिसम्बर, 2006 के पैराग्राफ सं० 11(xv)(क) के अनुसार संशोधित किराया मार्गदर्शन के क्लॉज 2.97 तथा 2.98 के अनुरूप अपनी परिसंपत्तियों का वर्गीकरण करने को तथा अगली समीक्षा के समय विवरण प्रस्तुत करने को कहा गया था। केओपीटी ने अपने प्रपत्र सं०-4ए में अपनी परिसंपत्तियों का वर्गीकरण—व्यापारिक परिसंपत्तियों, व्यापार से संबद्ध परिसंपत्तियों तथा सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों के रूप में किया है। इस संबंध में केओपीटी को विवरण तथा किराया मार्गदर्शन के क्लॉज 2.97 तथा 2.98 के मद्देनजर उपरोक्त श्रेणियों में अपनी परिसंपत्तियों के वर्गीकरण करने के लिए अपनाए गए आधार को स्पष्ट करना है।	टीएएमसी के आदेश के अनुसार परिसंपत्तियों का वर्गीकरण करना चालू कर दिया गया है। तदनुसार, दर मान के पिछले संशोधन के अनुसार उसी प्रक्रिया का अनुसरण करते हुए परिसंपत्तियों का वर्गीकरण किया गया है।
(xiv)	केओपीटी को आर्डर दिनांक 29 दिसम्बर, 2006 के पैराग्राफ सं० 11(xvii) के अनुसार वारफेज अनुसूची को युक्तिसंगत प्रक्रिया शुरू करने के लिए सूचित किया गया था। इस संबंध में केओपीटी द्वारा उठाए गए कदम को स्पष्ट किया गया है।	टीएएमसी के आदेश के अनुसार वारफेज अनुसूची को युक्तिसंगत बनाने के लिए केओपीटी ने पहले ही कार्रवाई की है। वारफेज अनुसूची को दर मान के संशोधन के लिए प्रस्ताव में पुनः संरचना की गयी है। यथा मूल्य दर चालू कर दी गई है।
(xv)	केओपीटी केन्द्र आम संशोधन प्रस्तावों का निपटान करते समय प्राधिकारी ने अपने आदेश दिनांक 29 दिसम्बर 2006 के अनुसार पैराग्राफ सं० 11(xLi) पर केओपीटी को सूचित किया था कि उपकरण सहयोग की लागत पर आधारित हैंडलिंग चार्ज "ऑन बोर्ड" छूट का प्रस्ताव दे, जब केओपीटी अपनी आगामी दस वर्ष की समीक्षा के दौरान एचडीसी में सम्पन्न	जलयान को "ऑन बोर्ड" सेवाएँ एचडीसी द्वारा दी जाती हैं। पिछले कुछ वर्षों के दौरान निपटान के अधीन बहुत थोड़े से पुराने पेलोडों के साथ एचडीसी जलयानों को ऑन-बोर्ड पेलोडर प्रदान करने में असमर्थ थी। तदनुसार, केओपीटी दो बर्थों को छोड़कर, एचडीसी में कार्य कर रहे किसी भी जलयान को पेलोडर की आपूर्ति करने की स्थिति में नहीं है, जिस स्थान पर सुसज्जित करने का ठेका दिया गया है। तदनुसार पेलोडर नहीं देने के कारण छूट देने के प्रावधान से दूर रहने पर निर्धार किया था।

	सहयोग प्रदान करने की स्थिति में नहीं है। तथापि, केओपीटी अपने प्रस्तावित ड्राफ्ट दर मान को सेक्शन-5 के अंतर्गत वर्णित 11वे नोट को मिटा दिया प्रतीत होता है, जो "ऑन बोर्ड" हैंडलिंग चार्ज में छूट प्रदान करता है, जब केओपीटी उपकरण सहयोग प्रदान करने की स्थिति में नहीं होता है। छूट आहरित करने का कारण स्पष्ट किया जाय।	यह बताया गया है कि एवडीसी के दो बर्थों को सुसज्जित करने के लिए नियुक्त ठेकेदार द्वारा एकबार कार्य प्रारंभ कर देने पर केओपीटी ठेकेदार के जरिये इन दो बर्थों पर कार्य कर रहे जलयान को पेलोडर प्रदान करेगा और उसी के अनुसार एवएमसी एवं ऑन बोर्ड पेलोडर प्रदान करने के लिए एक समेकित चार्ज का प्रस्ताव दिया गया है।
(xvi)	इसी प्रकार इस प्राधिकार ने केओपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव को निपटाने समय पैरा सं० 11(XLI) पर केओपीटी को सूचित किया था कि उपकरण सहयोग प्रदान करने की लागत पर आधारित ऑन बोर्ड हैंडलिंग शुल्क में छूट सूचित करें, जबकि केओपीटी अपने दर मान की अगली समीक्षा के दौरान, एवडीसी को उपकरण सहयोग देने की स्थिति में नहीं है। तथापि, केओपीटी अपने प्रस्तावित दर मान में सेक्शन-5 के अधीन उल्लिखित संबंधित नोट को मिलावट कर दिया प्रतीत होता है, जिसमें केओपीटी द्वारा उपकरण सहयोग प्रदान करने की स्थिति में न होने से ऑन बोर्ड हैंडलिंग चार्ज में छूट प्रदान करता है। छूट के आहरण का कारण स्पष्ट किया जाना है।	आंशिक सेवा प्रदान करने के मामले में शोर हैंडलिंग शुल्क के 50% छूट से संबंधित आवश्यकता आहरित नहीं किया गया है तथा सेक्शन-6 के नोट--(ii) के रूप में बरकरार रखा गया है। आमतौर पर शोर हैंडलिंग सेवाएँ संपूर्ण रूप से प्रदान की जाती हैं और रिफ्ट बहुत गिरती परिस्थितियाँ पैदा होती हैं जिनमें शोर हैंडलिंग शुल्क के अधीन कवर की गयी सेवाओं का अंश प्रदान करने की स्थिति में केओपीटी नहीं होता है। शुल्क पर 50% का छूट का इस प्रकार की विरल परिस्थितियों के साथ डील करने के लिए प्रस्तावित दरमान में शामिल कर लिया गया है। चूंकि केओपीटी ने सेवा के व्यक्तित्वगत तथ्य का रिकार्ड नहीं रखा है, इस स्तर पर लागत प्रस्तावित करना संभव नहीं है। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर टीएएमपी से प्रस्ताव पर विचार करने एवं अनुमान करने का अनुबंध किया गया है।
(xvii)	प्राधिकार ने दिनांक 29 दिसंबर 2006 के आदेश के पैराग्राफ सं. 11(एल)(ए) में केओपीटी को निर्देश दिया कि टैरिफ दिशानिर्देश के खंड 5.1.1 को ध्यान में रखते हुए कंटेनर के हैंडलिंग के मामले में गिगल वॉक्स गेट की ओर अग्रसर होने के लिए कार्यवाही प्रारंभ करें। केओपीटी ने दर के प्रस्तावित ड्राफ्ट स्पेक के खंड 11 में कंटेनर के लिए संयुक्त दर का प्रस्ताव दिया है। इस संबंध में, केओपीटी ने सेवा / लागत की उपलब्ध सुविधाओं के मद्देनजर प्रस्तावित संयुक्त वॉक्स की सुक्तिसंगतता के लिए लेखा-जोखा प्रस्तुत किया है। उसी प्रकार, केओपीटी ने गेट द्वारा संयुक्त वॉक्स के अंतर्गत कवर की गई मूल कंटेनर संचालन सेवाओं के, मे कोई सेवा नहीं प्रदान किए जाने की स्थिति में लागत विवरण के आधार पर खंड 12 के अंतर्गत प्रस्तावित छूट के औचित्य के संबंध में लेखा-जोखा प्रस्तुत किया है।	कंटेनर हैंडलिंग कार्य के लिए लागत विवरण टीएएमपी को पहले ही प्रस्तुत किया जा चुका है, जिसमें प्रस्तावित समेकित दर को उचित मिला दिया गया है। केओपीटी ने जिन तरीके से गिगल वॉक्स दर को मान्य मानता है उसका विस्तृत स्पष्टीकरण एमसीआई के पत्र दिनांक 27.02.2010 के उत्तर में दिए गए केओपीटी के पत्र दिनांक 30.08.2010 के पृष्ठ 8 में दिया गया है। केओपीटी की संयुक्त वॉक्स दर के अंश में से कोई सेवा मुहैया नहीं करवाने की स्थिति में प्रस्तावित छूट के मामले में निःप्रतिबंध प्रस्तुत है। (i) आरएमव्यूसी/एमएमसी मुहैया कराने की दर पर कंटेनर मुहैया नहीं करवाने की स्थिति में छूट समान नहीं है। इसका कारण है कि आरएमव्यूसी/एमएमसी की प्रो केज की लागत तथा उसके गचालन आदि की लागत पर निर्भर करती है। दूसरा अंतर, यह आरएमव्यूसी/एमएमसी मुहैया नहीं कराया जाता है। जहाज के केज द्वारा लोडिंग / अनलोडिंग किया जाता है और उसकी उपलब्धता आरएमव्यूसी/एमएमसी की उपलब्धता से कम होती है। (ii) घाट में तट तक अंतरा एवं चढ़ाई, उताराई मुहैया नहीं किए जाने के एवज में दी जानेवाली छूट का प्रस्ताव उक्त पैराग्राफ के मुद्देया करने के लिए प्रयोध्य औसत बाजार भाव की प्रतिसूचना के आधार पर प्रस्तुत किया गया है।
(xviii)	प्राधिकार ने दिनांक 29 दिसंबर 2006 के आदेश के पैराग्राफ सं. 11(एल)(iii)(बी)(i) में केओपीटी को निर्देश दिया कि टैरिफ के अगले पुनरीक्षण के समय तैल जेटियों तथा एवडीसी के भारी काम वाले बंदरगाहों और केडीएम तैल लंगरगाहों पर प्रदत्त सेवाओं / सुविधाओं की लागत के आधार पर लंगरगाह किराया प्रभार निर्णीत किया जाए। अतः प्रस्तावित लंगरगाह प्रभार के औचित्य के लिए	लागत निर्धारण के संबंध में केओपीटी में व्यवहृत वर्तमान प्रणाली के अनुसार, लंगरगाहों में संस्थापित कार्गो हैंडलिंग प्रभार का निर्धारण किया जाता है। इस स्थिति में तदनुसार ऐसी सेवाओं की लागत के आधार पर विभेदक लंगरगाह किराया प्रभार स्थिर करना संभव भी नहीं है।

	केओपीटी ने प्रदत्त सेवाओं/सुविधाओं की लागत के आधार पर लेखा-जोखा प्रस्तुत किया है।																																			
ग.1.	<p><b>वित्तीय / लागत विवरण :</b></p> <p><b>क्षमता :</b></p> <p>केओपीटी वर्ष 2010-11 एवं 2012-13 के लिए अभिकल्पित क्षमता के आकलन के संबंध में लेखा-जोखा प्रस्तुत करे। केओपीटी वर्ष 2010-11 तथा 2012-13 के लिए केडीएस एवं एचडीएस की क्षमता तथा मुख्य सुविधाओं का आकलन उक्त वर्षों में प्रस्तावित पूँजीगत निवेश तथा उत्पादकता में अपेक्षित सुधार को ध्यान में रखते हुए करे तथा लेखा-जोखा के साथ प्रस्तुत करे।</p>	<p>एचडीसी तथा केडीएस की निर्धारित वर्तमान क्षमताएं मंत्रालय द्वारा स्वीकृत सूत्र के अनुसार 31 मार्च 2009 की स्थिति के अनुसार 46.70 एमएमटी प्रतिवर्ष एवं 20.26 एमएमटी प्रतिवर्ष हैं। इसका परिचालन मंत्रालय ने पत्र सं.डीडब्ल्यू/डीटीओ-02/09 दिनांक 28 जुलाई 2009 द्वारा किया है। तथापि, एचडीसी में दो लंगरगाहों की संस्थापना से संबंधित कार्य यदि ठेकेदार प्रारंभ कर देते हैं तो क्षमता में लगभग 4 एमएमटी प्रतिवर्ष की वृद्धि की आशा की जा सकती है।</p>																																		
	<p><b>ट्रैफिक :</b></p> <p>ट्रैफिक के आकलन के मामले में केओपीटी निम्नलिखित पर स्पष्टीकरण प्रस्तुत करे :</p> <p>(i) संशोधित टैरिफ दिशानिर्देश का खंड 2.5.1 में यह अनुवद्ध है कि ट्रैफिक के संबंध में अनुमान 5 वर्षीय योजना तथा वर्तमान/संभावित वृद्धि के अनुकूल हो। अतः, केओपीटी वर्ष 2009-10 के एमओयू में नियत पण्यवार अनुमान प्रस्तुत करे। पोर्ट के कारबार योजना में निहित ट्रैफिक अनुमान प्रस्तुत किया जाए। वर्ष 2010-11 एवं 2012-13 के लिए ट्रैफिक के आकलन के आधार की व्याख्या की जाए।</p>	<p>वर्ष 2009-10 के लिए पोत परिवहन मंत्रालय और कोलकाता पोर्ट ट्रस्ट के बीच हुए ड्राफ्ट एमओयू में निहित ट्रैफिक के अनुमान निम्नलिखित हैं :</p> <table><tr><th>कोटि</th><th>ट्रैफिक अनुमान ('000 टन में)</th></tr><tr><td>केडीएस</td><td></td></tr><tr><td>लिफ्टिड बल्क</td><td>4340</td></tr><tr><td>ड्राई बल्क</td><td>905</td></tr><tr><td>कंटेनर</td><td>5900</td></tr><tr><td>(टीईयू की संख्या '000 )</td><td>(305)</td></tr><tr><td>ब्रेक बल्क/अन्य</td><td>2265</td></tr><tr><td>कुल - (ए)</td><td>13410</td></tr><tr><td>एचडीसी</td><td></td></tr><tr><td>लिफ्टिड बल्क</td><td>18110</td></tr><tr><td>ड्राई बल्क</td><td>21490</td></tr><tr><td>कंटेनर</td><td>2400</td></tr><tr><td>(टीईयू की संख्या '000 )</td><td>(130)</td></tr><tr><td></td><td></td></tr><tr><td>ब्रेक बल्क/अन्य</td><td>700</td></tr><tr><td>कुल - (बी)</td><td>42700</td></tr><tr><td>केओपीटी के लिए कुल (ए+बी)</td><td>56110</td></tr></table> <p>केओपीटी ने कोलकाता पोर्ट ट्रस्ट की कारबार योजना में यथानिहित ट्रैफिक अनुमान प्रस्तुत किया है, जो वर्ष 2010-11 तथा 2012-13 की अवधि में कुल केओपीटी ट्रैफिक 53 एमटी, 58 एमटी एवं 63 एमटी दर्शाता है।</p> <p>वर्ष 2010-11 से लेकर 2012-13 तक के लिए ट्रैफिक अनुमान प्राथमिक रूप से पिछले कार्यनिष्पादन, लब्ध वृद्धि दर और बाजार संबंधी सूचनाओं के आधार पर किया गया है।</p>	कोटि	ट्रैफिक अनुमान ('000 टन में)	केडीएस		लिफ्टिड बल्क	4340	ड्राई बल्क	905	कंटेनर	5900	(टीईयू की संख्या '000 )	(305)	ब्रेक बल्क/अन्य	2265	कुल - (ए)	13410	एचडीसी		लिफ्टिड बल्क	18110	ड्राई बल्क	21490	कंटेनर	2400	(टीईयू की संख्या '000 )	(130)			ब्रेक बल्क/अन्य	700	कुल - (बी)	42700	केओपीटी के लिए कुल (ए+बी)	56110
कोटि	ट्रैफिक अनुमान ('000 टन में)																																			
केडीएस																																				
लिफ्टिड बल्क	4340																																			
ड्राई बल्क	905																																			
कंटेनर	5900																																			
(टीईयू की संख्या '000 )	(305)																																			
ब्रेक बल्क/अन्य	2265																																			
कुल - (ए)	13410																																			
एचडीसी																																				
लिफ्टिड बल्क	18110																																			
ड्राई बल्क	21490																																			
कंटेनर	2400																																			
(टीईयू की संख्या '000 )	(130)																																			
ब्रेक बल्क/अन्य	700																																			
कुल - (बी)	42700																																			
केओपीटी के लिए कुल (ए+बी)	56110																																			
	<p>(ii) केओपीटी वित्तीय वर्ष 2010-11 की पहली तिमाही के दौरान हैंडल किए गए वास्तविक कार्गो एवं कंटेनर ट्रैफिक प्रस्तुत करे।</p>	<p>कोलकाता पोर्ट में वित्तीय वर्ष 2010-11 की पहली तिमाही के दौरान हैंडल किए गए वास्तविक कार्गो एवं कंटेनर ट्रैफिक का विवरण निम्नलिखित है ;</p> <table><tr><td>कार्गो ट्रैफिक ( '000 टन में)</td><td>10507</td></tr><tr><td>कंटेनर ट्रैफिक ( '000 टन में)</td><td>2085</td></tr><tr><td>टीईयू की संख्या</td><td>125628</td></tr></table>	कार्गो ट्रैफिक ( '000 टन में)	10507	कंटेनर ट्रैफिक ( '000 टन में)	2085	टीईयू की संख्या	125628																												
कार्गो ट्रैफिक ( '000 टन में)	10507																																			
कंटेनर ट्रैफिक ( '000 टन में)	2085																																			
टीईयू की संख्या	125628																																			



	<p>(iii)केओपीटी वर्ष 2008-09 की तुलना में वर्ष 2009-10 की अवधि में समय कुल कार्गो ट्रैफिक में लगभग 15% की अकस्मात गिरावट का स्पष्टीकरण प्रस्तुत करें।</p>	<p>कोलकाता पोर्ट के ट्रैफिक में 2009-10 की अवधि में 2008-09 की तुलना में निम्नलिखित कारणों से 14.38% की गिरावट आई;</p> <p>(क)एचडीसी तथा केडीएस में पूर्व में हैंडल किए गए पीओएल (कूड) की काफी मात्रा 2009-10 से पारादीप-हल्दिया पाइपलाइन कमिशनिंग द्वारा पारादीप में स्थानांतरित की गई। 2009-10 के दौरान केडीएस में कोई पीओएल(कूड) मेटेरियलाइज नहीं हुआ जबकि 2008-09 में केडीएस में 2.715 मिलियन टन हैंडल किए गए और एचडीसी में 2009-10 की अवधि में 2008-09 की तुलना में पीओएल (कूड) में 7.749 मिलियन टन की गिरावट आई।</p> <p>(ख) लौह अयस्क के अस्थिर बाजार के कारण लौह अयस्क ट्रैफिक में कमी आई। हाल ही में जारी किए गए, लौह अयस्क के निर्यात से संबंधी विभिन्न सरकारी दिशानिर्देशों एवं चीन द्वारा लौह अयस्क की मांग में कमी के कारण बाजार में अस्थिरता आई।</p> <p>(ग) हल्दिया डॉक कम्प्लेक्स-गामी शिपिंग चैनल में ड्रापट में हुई कमी के कारण हल्दिया जानेवाले जहाजों के औसत पार्सल लोड में काफी कमी आने की वजह से ट्रैफिक में कमी आई।</p>
	<p>(iv). वर्ष 2009-10 के वास्तविक आँकड़ों की तुलना में वर्ष 2010-11 तथा 2012-13 के लिए पीओएल सहित लिक्विड बल्क एवं कूड के ट्रैफिक में कम अनुमान करने का कारण स्पष्ट किया जाए।</p>	<p>वर्ष 2010-11 एवं 2012-13 के लिए ट्रैफिक के आकलन के समय केडीएस में मेटेरियलाइज करने हेतु कोई पीओएल (कूड) की परिकल्पना नहीं की गई है तथा पीओएल(कूड) ट्रैफिक के काफी मात्रा में अंतरण को ध्यान में रखते हुए एचडीसी के लिए पर्याप्त गिरावट प्रोजेक्ट किया गया है। यह भी उल्लेख किया गया है कि पारादीप के एसवीएम को कुछ समस्याओं का सामना करना पड़ा है जिसके कारण पाइपलाइन का कम उपयोग किया जा सका है। यह आशा की जाती है कि समय पर इस पर ध्यान दिया जाएगा और अंततः पारादीप-हल्दिया में पाइपलाइन का पूर्ण उपयोग किया जाएगा जिससे कूड तैल ट्रैफिक आगे और घट सकता है। कूड में गिरावट से वर्ष 2010-11 एवं 2012-13 के दौरान लिक्विड बल्क कार्गो ट्रैफिक में गिरावट आएगी।</p>
	<p>(v)वर्ष 2010-11 के दौरान वर्ष 2009-10 की तुलना में लौह अयस्क के वास्तविक ट्रैफिक में लगभग 7% की कमी के कारण स्पष्ट करें एवं वर्ष 2010-11 की तुलना में वर्ष 2011-12 के दौरान लौह अयस्क ट्रैफिक में आगे और 20% की कमी के लिए स्पष्टीकरण प्रस्तुत करें। वर्ष 2011-12 की तुलना में वर्ष 2012-13 के लिए वृद्धि का आकलन नहीं किए जाने का कारण स्पष्ट किया जाए।</p>	<p>लौह अयस्क ट्रैफिक के आकलन के समय चीन से लौह अयस्क की कम मांग तथा अंतरराष्ट्रीय बाजार में लौह अयस्क के परिवर्तनीय कीमत के महेनजर गिरावट परिकल्पित की गई है। पिछले वर्ष की संवद्ध अवधि की तुलना में अप्रैल-जुलाई 2010 की अवधि में केओपीटी के लौह अयस्क ट्रैफिक में लोडिंग साइट पर सरकारी नियंत्रण तथा चीन से मांग में कमी के कारण लगभग 30% की गिरावट हुई है। लौह अयस्क के निर्यातक लगभग सभी भारतीय मुख्य पोर्ट के लौह अयस्क ट्रैफिक में अप्रैल-जुलाई 2009 की तुलना में अप्रैल-जुलाई 2010 में गिरावट आई है। पिछले वर्ष की संबंधित अवधि की तुलना में अप्रैल-जुलाई 2010 में सभी मुख्य भारतीय पोर्ट ने 10.53% की गिरावट रजिस्टर की है। गिरावट मुख्यतः चीन से मांग में कमी, मुख्य उत्पादक राज्यों में अवैध खनन तथा निर्यात पर चल रही जाँच के कारण आई है। स्टील उद्योग की आंतरिक आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए भारत सरकार ने भी लौह अयस्क के निर्यात पर शुल्क बढ़ा दिया है।</p>
	<p>(vi). वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान सामान्य कार्गो के ट्रैफिक में</p>	<p>कंटेनराइजेशन की वृद्धि के साथ साथ अधिकांश सामान्य कार्गो का कंटेनराइजेशन होना लाजिमी है, अतः 2010-11 एवं 2012-13 के लिए</p>

	लगभग नहीं के बराबर वृद्धि की परिकल्पना के कारण स्पष्ट करें।	सामान्य कार्गो के ट्रैफिक के अनुमान के समय कोई वृद्धि परिकल्पित नहीं की गई। हाल में विभिन्न कंसल्टेंट द्वारा किए गए ट्रैफिक अध्ययन रिपोर्ट में भी संबद्ध वर्ष में सामान्य कार्गो में किसी वृद्धि का संकेत नहीं मिलता है।
	(vii). केओपीटी 'सामान्य कार्गो' शीर्ष के अंतर्गत हैंडल किए गए हैंडल करने हेतु प्रस्तावित मर्चें की सूची प्रस्तुत करें।	'सामान्य कार्गो' शीर्ष के अंतर्गत निम्नलिखित मर्चों को लिया गया है - कोक, चीनी, लोहा एवं स्टील, मशीनरी, मैंगनीज एवं अन्य अयस्क, चूना पत्थर, रेपसीड, स्क्रैप लोहा, सोडा ऐश, कोलतार पिच, अमोनियम नाइट्रेट, लवण, प्लाई ऐश, मैज, ग्रेनाइट, सीमेंट, क्लिंकर, सामान्य यंत्रोद्धार, कार एवं अन्य वाहन, एक्सचेंज टैक्स, अन्य सामान्य कार्गो आदि।
	(viii). वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान कंटेनर ट्रैफिक में लगभग नहीं के बराबर वृद्धि की परिकल्पना के कारण स्पष्ट करें।	2010-11 में कंटेनर ट्रैफिक का आकलन अधिक किया गया था जो अहाजराती मंत्रालय का आरडीसी लक्ष्य था। लेकिन, उक्त लक्ष्य की तुलना में कंटेनर ट्रैफिक में बहुत कम वृद्धि के कारण वर्ष 2011-12 के लिए कंटेनर ट्रैफिक में वृद्धि का आकलन नहीं किया गया।
	(ix). चूंकि केओपीटी ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 की अवधि के लिए ट्रांसशिपमेंट कंटेनर के ट्रैफिक का अनुमान नहीं किया है, ट्रांसशिपमेंट कंटेनर की हैंडलिंग के लिए प्रस्तावित ड्राफ्ट स्केल में अलग दर का प्रस्ताव देने का कारण स्पष्ट किया जाए।	प्राधिकार ने हाल ही में दिनांक 9 जुलाई 2010 को केओपीटी के 2008 के प्रस्ताव पर ट्रांसशिपमेंट कंटेनर दरों के लिए आदेश पारित किया है। रेट स्केल में दरों की अनुपलब्धता के कारण कोलकाता पोर्ट में कार्यरत कंटेनर-सह-जहाज ऑपरेटरों ने केओपीटी के माध्यम से अब तक ट्रांसशिपमेंट रूट की उन्नति के लिए कोई गंभीर पहल नहीं किया है। कंटेनर-सह-जहाज ऑपरेटर की ओर से कोई प्रतिसूचना प्राप्त नहीं होने के कारण ट्रांसशिपमेंट कंटेनर के लिए कोई अनुमान नहीं किया जा सका। तथापि, अचानक होनेवाली आवश्यकता की पूर्ति के लिए टीएएमपी का अनुरोध किया गया है, अतः टैरिफ दिशानिर्देश के खंड 5.5.1 के अनुसार ट्रांसशिपमेंट कंटेनर के लिए अलग दर पर विचार किया जा सकता है।
3	<b>परिचालन आय :</b>	
(i)	इस प्राधिकार द्वारा अपनाए गए टैरिफ प्रस्ताव के लिए निर्धारित फार्मेट वाले फार्म 2बी के नोट 3 में यह उल्लेख है कि प्राधिकार को मुख्य पोर्टों को अनुमानित ट्रैफिक के संदर्भ में आय का विस्तृत आकलन प्रस्तुत करना है। तथापि, संदर्भित वर्षों के लिए केओपीटी के वर्तमान स्केल रेट तथा प्रस्तावित स्केल रेट के संदर्भ में केओपीटी द्वारा प्रत्येक कार्यकलाप / उप-कार्यकलाप के लिए आय का अलग-अलग कोई विस्तृत आकलन नहीं प्रस्तुत किया गया है।	केओपीटी ने केडीएस तथा एचडीसी के मुख्य कार्यकलापों तथा उप-कार्यकलापों के लिए अलग-अलग आय के अनुमान प्रस्तुत किए हैं।
(ii)	प्रस्तावित दर में सामान्य बढ़ोतरी के अतिरिक्त, केओपीटी ने नई टैरिफ मर्चों / सुविधाओं किई शुरुआत का प्रस्ताव रखा है। विचाराधीन वर्षों	केओपीटी द्वारा प्रस्तुत विवरण से यह स्पष्ट है कि केओपीटी बर्थ नं. 2 एवं 8 में प्रस्तावित कार्गो हैंडलिंग परियोजना से अतिरिक्त राजस्व प्राप्ति की अपेक्षा रखता है। केओपीटी द्वारा प्रस्तुत विवरण का सार नीचे दिया गया :

	के लिए इन नई टैरिफ मदों से राजस्व पर अतिरिक्त प्रभाव की गणना सहित मदवार मात्रात्मक आकलन किया जाए।	विवरण	2010-11	2011-12	2012-13
		1. हैंडल किए जाने हेतु प्रस्तावित कार्गो (लाख एमटी में)	46.90	70.00	70.00
		2. लोडिंग/अनलोडिंग, स्टोरेज, मापन, ऑन-शोर सेवाओं एवं प्रेषण संबंधी सेवाओं हेतु एमएचसी के उपयोग से रु. 159/- प्रति मीट्रिक टन की प्रस्तावित दर से होनेवाली प्रस्तावित आय (लाख रु. में)	7457.10	1130.00	1130.00
		3. फेंडर हायर चार्ज @ यूएस \$4.17 प्रति घंटा एवं रु. 112.50 प्रति घंटा (प्रतिवर्ष 4000 डिप्लॉयमेंट घंटे तथा वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए व्यवहृत दर को क्रमशः 60%, 65% एवं 70% मानकर) (रु लाख में)	51.88	52.90	56.44
(iii)	फार्म -2बी से पता चलता है कि केओपीटी ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए आय का आकलन करने हेतु विनिमय की विभिन्न दरों पर विचार किया है। इस संबंध में यह नोट किया जाए कि मामले के निपटान के समय प्रचलित विनिमय दर वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए आय के आकलन हेतु लागू की जाए। आय के आकलन को प्रचलित विद्यमान विनिमय दरों के अनुसार अद्यतित किया जाए।	<p>फार्म-2 बी के नोट -4 के अनुसार डॉलर में मूल्यांकित टैरिफ मदों से हुई आय पर विदेशी विनिमय अस्थिरता के प्रभाव को ध्यान में रखते हुए आय का अनुमान किया जाए। उक्त प्रावधान के अनुसार आय का आकलन करने के लिए केओपीटी द्वारा अलग-अलग विनिमय दरें अपनाई गई हैं।</p> <p>तथापि, निर्णीत विनिमय दर को पूर्व में प्रेषित विवरण में असावधानीवश गलत दिखाया गया है।</p> <p>(फार्म-2 बी में केओपीटी द्वारा यूएस \$ में उल्लिखित विनिमय दर वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए क्रमशः रु. 47/-, रु. 46.50 एवं रु.46/- है।)</p>			
(iv)	जैसा कि पहले बताया जा चुका है, वर्ष 2010-11 के लिए अनुमानित कुल कार्गो टैरिफिक वर्ष 2009-10 के वास्तविक कार्गो टैरिफिक से लगभग 2% अधिक है। तथापि, वर्ष 2010-11 के लिए कार्गो हैंडलिंग आय वर्ष 2009-10 की वास्तविक आय की तुलना में लगभग 24% की वृद्धि दर्शाती है। केओपीटी स्थिति स्पष्ट करे।	2010-11 के दौरान अनुमानित अतिरिक्त आय मुख्यतः एचडीसी में दो लंगरगाह के संस्थापन के कारण एचडीसी में तटीय हैंडलिंग कार्यकलाप द्वारा होनेवाली संभावित आय है।			
(v)	(क). वर्ष 2009-10 की तुलना में जब कोल टैरिफिक में लगभग 12% की वृद्धि अनुमानित की गई थी, वर्ष 2010-11 में कोयले की हैंडलिंग से होनेवाली अनुमानित आय में 150% की असाधारण वृद्धि हुई है। यह स्थिति बाद के दो वर्षों 2011-12 तथा 2012-13 के लिए अनुमानित आय में भी कमी पाई गई है। केओपीटी स्थिति स्पष्ट करे।	<p>2010-11 के दौरान आकलित अतिरिक्त आय मुख्यतः दो लंगरगाह उपलब्ध कराए जाने से एचडीसी में तटीय कार्यकलाप से कमाई जानेवाली अपेक्षित आय है।</p> <p>यह भी उल्लेखनीय है कि इन दो लंगरगाहों में मूलतः कोल टैरिफिक की हैंडलिंग किए जाने की संभावना है तथा आय में प्रस्तावित वृद्धि कोयले के कारण है।</p> <p>कोयले की हैंडलिंग एचडीसी में की जाती है जहाँ ग्राहकों को लाइसेंस पर स्टोरेज की जगह आबंटित की जाती है एवं तदनुसार कार्गो पर कोई विलंब शुल्क उपचित नहीं होता है। भुमि के ऐसे आबंटन से लाइसेंस शुल्क के रूप में होनेवाली आय को सम्पदा आय में शामिल किया गया</p>			

	(ख). केओपीटी द्वारा विचाराधीन किसी भी वर्ष के लिए कोयले की स्टोरेज से होनेवाली आय का आकलन नहीं किया गया है।	है।
(vi).	वर्ष 2009-10 की तुलना में वर्ष 2010-11 एवं 2011-12 के दौरान कंटेनर से आकलित स्टोरेज आय में लगभग 20% की कमी का कारण स्पष्ट किया जाए।	पत्तन से विभिन्न सीएफएस में कंटेनर के अंतरण के कारण कंटेनर से होनेवाली स्टोरेज आय में तेजी से गिरावट हुई है। संकुलन को कम करने के लिए केओपीटी द्वारा केडीएस में पत्तन से सीएफएस तक कंटेनर के अनिवार्य अंतरण की नीति बनाई जा चुकी है। एचडीसी में, जहाँ ऐसी नीति नहीं अपनाई गई है, ग्राहक विलंब शुल्क से बचने के लिए बड़ी संख्या में कंटेनर को निजी सीएफएस में शिफ्ट कर रहे हैं।
(vii).	(क). केओपीटी वर्ष 2008-09 की वास्तविक आय की तुलना में वर्ष 2009-10 में सामान्य कार्गो से हुई आय में लगभग 192% की वृद्धि का कारण स्पष्ट करे। (ख). वर्ष 2009-10 के वास्तविक आँकड़ों की तुलना में क्रमशः वर्ष 2010-11 एवं 2012-13 के लिए स्टोरेज आय में लगभग 28%, 57% एवं 66% की अचानक गिरावट का कारण स्पष्ट किया जाए।	2009-10 में स्टोरेज आय में वृद्धि का मुख्य कारण सरकारी नीति द्वारा चीनी और दाल पर दांडिक विलंब शुल्क दरों का लगाया जाना है।  चूँकि टीएमपी द्वारा उक्त नीति प्रत्यक्षतः केवल 31.03.2010 तक लागू थी, अतः 2010-11 से 2012-13 तक के लिए आकलन में विलंब शुल्क की दर का दांडिक प्रभार शामिल नहीं किया गया है।
(viii)	केओपीटी ने यह उल्लिखित किया है कि केओपीटी तथा टीएमआइएलएल/आइएसएचपीएल के विवाद के मद्देनजर रायल्टी प्राप्ति के रूप में (देखें फार्म 9) टी एम इंटरनेशनल लॉजिस्टिक लि. (टीएमआइएलएल) तथा इंटरनेशनल सी पोर्ट्स हल्दिया प्राइवेट लि. (आइएसएचपीएल) से प्राप्त रु.1.50 करोड़ तथा रु.10.00 करोड़ की प्रतिभूति जमा को शामिल किया गया है। केओपीटी द्वारा उन वर्षों में बताई गई उक्त प्राप्ति को रॉयल्टी आय माना गया है।	बैंक गारंटियों को भुनाने से प्राप्त राशि को वित्तीय वर्ष 2008-09 में ग्राम रॉयल्टी माना गया है।
(ix).	केओपीटी वर्ष 2009-10 में पोत से संबंधित आय की तुलना में वर्ष 2010-11 में पोत से संबंधित आय में लगभग 3% की कमी का कारण स्पष्ट करे जबकि केओपीटी ने 2010-11 के दौरान पोतों की आवाजाही में लगभग 4% की वृद्धि का आकलन किया है।	पोत से संबंधित आय में कमी का कारण मुख्यतः विनिमय दरों में परिवर्तन है। वर्ष 2009-10 में विनिमय दर लगभग रु.47.50 प्रति यूएस \$ थी जबकि रुपये के क्रमशः मजबूत होने को ध्यान में रखते हुए वर्ष 2010-11 के लिए पोत आय रु.47.00 प्रति यूएस \$ की विनिमय दर पर आकलित की गई है। इसके अतिरिक्त, पोत के आकार में कमी की प्रवृत्ति रही जिसके परिणामस्वरूप प्रतिपोत आय कम हुई।
(x).	जबकि वर्ष 2010-11 में लंगरगाह में पोत द्वारा बिताए जानेवाले औसत समय में वृद्धि अनुमानित की गई है, वर्ष 2009-10 की तुलना में वर्ष 2010-11 के दौरान लंगरगाह को किराए पर लिए जाने से अनुमानित आय में लगभग 11% की कमी का	कमी का मुख्य कारण 2009-10 के दौरान लागू रु. 47.50 प्रति यूएस \$ की तुलना में 2010-11 के लिए निर्णीत रु.47.00 प्रति यूएस \$ की विनिमय दर है। पत्तन पर आनेवाले छोटे आकार के पोत से भी लंगरगाह को किराए पर दिए जाने से होनेवाली आय प्रभावित हुई है।  इसके अतिरिक्त, चूँकि तलछट की कमी के कारण पोत के पार्शल लदान में कमी हुई है, लंगरगाह 4-ए पर अधिक संख्या में पोतों को हैंडल किए

	कारण स्पष्ट किया जाए।	जाने की संभावना है जिसका लाइसेंस आइएसएचपीएल को दिया गया है। केओपीटी को लंगरगाह संख्या 4-ए में आनेवाले पोतों से लंगरगाह किराए के रूप में कोई आय नहीं होती।																																																																						
(xi).	जबकि वर्ष 2009-10 के दौरान हैंडल किए गए वास्तविक पोतों की तुलना में वर्ष 2010-11 के दौरान हैंडल किए जानेवाले पोतों की कुल अनुमानित संख्या अधिक है; वर्ष 2009-10 के वास्तविक आँकड़े की तुलना में वर्ष 2010-11 में पाइलटेज एवं टोवेज से होनेवाली अनुमानित आय में कमी का कारण स्पष्ट किया जाए।	कमी का मुख्य कारण 2009-10 के दौरान लागू रु. 47.50 प्रति यूएस \$ की तुलना में 2010-11 के लिए निर्णीत रु.47.00 प्रति यूएस \$ की विनिमय दर से होनेवाली आनुमानिक आय है। हाल में पत्तन पर आनेवाले छोटे आकार के जहाजों के आने की प्रवृत्ति ने टोवेज तथा पाइलटेज से होनेवाली आय को प्रभावित किया है।																																																																						
(xii).	<p>(क). केओपीटी वर्ष 2008-09 एवं 2009-10 के वास्तविक आँकड़ों की तुलना में वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए ड्राई डॉकिंग प्रभार से होनेवाली अनुमानित आय में कमी का कारण स्पष्ट करे।</p> <p>(ब). प्रस्तावित ड्राफ्ट स्केल रेट से स्पष्ट होता है कि केओपीटी जहाजों से ड्राई डॉकिंग चार्ज प्रभारित करने का प्रस्ताव प्रस्तुत करता है। केओपीटी जहाजों से होनेवाली अनुमानित आय एवं लागत विवरण में यथाउल्लिखित केओपीटी जहाजों पर ड्राई डॉकिंग चार्ज प्रभारित किए जाने से होनेवाली अनुमानित आय का लेखा-जोखा कार्यपत्रक के साथ वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए विस्तृत विवरण प्रस्तुत किया जाए।</p>	<p>कमी का मुख्य कारण हाल ही में केओपीटी पोतों की चारवर्षीय विशेष सर्वे मरम्मत का होना है तथा अब से तीन वर्षों में इन पोतों के ड्राई डॉक होने की आवश्यकता नहीं रहेगी।</p> <p>(केओपीटी ने वर्ष 2006-07 से 2009-10 एवं वर्ष 2010-11 से 2012-13 की अवधि की वास्तविक ड्राई डॉकिंग आय का तुलनात्मक विवरण प्रस्तुत किया है। केओपीटी द्वारा प्रस्तुत विवरण का सार नीचे दिया गया है:</p> <p style="text-align: right;">(रु. लाख में)</p> <table><tr><th rowspan="2">वर्ष</th><th colspan="3">केओपीटी वेसेल पर</th><th colspan="3">वाणिज्यिक वेसेल पर</th><th rowspan="2">कुल</th></tr><tr><th>के.पी ड्राई डॉक</th><th>एन.एस. ड्राई डॉक</th><th>कुल</th><th>के.पी ड्राई डॉक</th><th>एन.एस. ड्राई डॉक</th><th>कुल</th></tr><tr><td>2006-07</td><td>108.53</td><td>0.00</td><td>108.53</td><td>80.72</td><td>49.26</td><td>129.98</td><td>238.51</td></tr><tr><td>2007-08</td><td>311.20</td><td>0.00</td><td>311.20</td><td>195.25</td><td>84.10</td><td>279.35</td><td>590.55</td></tr><tr><td>2008-09</td><td>198.57</td><td>188.10</td><td>386.67</td><td>139.39</td><td>102.65</td><td>242.04</td><td>627.71</td></tr><tr><td>2009-10</td><td>135.34</td><td>139.14</td><td>274.48</td><td>152.50</td><td>196.41</td><td>348.91</td><td>623.39</td></tr><tr><td>2010-11</td><td>110.00</td><td>0.00</td><td>110.00</td><td>172.09</td><td>250.00</td><td>422.09</td><td>532.09</td></tr><tr><td>2011-12</td><td>110.00</td><td>0.00</td><td>110.00</td><td>178.09</td><td>250.00</td><td>428.09</td><td>538.09</td></tr><tr><td>2012-13</td><td>110.00</td><td>0.00</td><td>110.00</td><td>202.18</td><td>250.00</td><td>452.18</td><td>562.18</td></tr></table>	वर्ष	केओपीटी वेसेल पर			वाणिज्यिक वेसेल पर			कुल	के.पी ड्राई डॉक	एन.एस. ड्राई डॉक	कुल	के.पी ड्राई डॉक	एन.एस. ड्राई डॉक	कुल	2006-07	108.53	0.00	108.53	80.72	49.26	129.98	238.51	2007-08	311.20	0.00	311.20	195.25	84.10	279.35	590.55	2008-09	198.57	188.10	386.67	139.39	102.65	242.04	627.71	2009-10	135.34	139.14	274.48	152.50	196.41	348.91	623.39	2010-11	110.00	0.00	110.00	172.09	250.00	422.09	532.09	2011-12	110.00	0.00	110.00	178.09	250.00	428.09	538.09	2012-13	110.00	0.00	110.00	202.18	250.00	452.18	562.18
वर्ष	केओपीटी वेसेल पर			वाणिज्यिक वेसेल पर			कुल																																																																	
	के.पी ड्राई डॉक	एन.एस. ड्राई डॉक	कुल	के.पी ड्राई डॉक	एन.एस. ड्राई डॉक	कुल																																																																		
2006-07	108.53	0.00	108.53	80.72	49.26	129.98	238.51																																																																	
2007-08	311.20	0.00	311.20	195.25	84.10	279.35	590.55																																																																	
2008-09	198.57	188.10	386.67	139.39	102.65	242.04	627.71																																																																	
2009-10	135.34	139.14	274.48	152.50	196.41	348.91	623.39																																																																	
2010-11	110.00	0.00	110.00	172.09	250.00	422.09	532.09																																																																	
2011-12	110.00	0.00	110.00	178.09	250.00	428.09	538.09																																																																	
2012-13	110.00	0.00	110.00	202.18	250.00	452.18	562.18																																																																	
(xiii).	वर्ष 2006-07 से वर्ष 2009-10 के लागत विवरण में दर्शाई गई केओपीटी की वास्तविक परिचालन आय में ड्रेजिंग करने तथा रखरखाव के लिए सरकार का अंशदान शामिल नहीं है। केओपीटी यह पुष्टि करे कि लागत विवरण में वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पोत से संबंधित अनुमानित आय से उक्त प्रतिपूर्ति को अलग कर दिया गया है। केओपीटी को ड्रेजिंग से अनुमानित कुल व्यय तथा इन तीन वर्षों में प्रतिपूर्ति राशि का व्योरा प्रस्तुत किया जाए।	<p>2010-11 से 2012-13 के लागत विवरण में ड्रेजिंग करने की अस्वीकृति के कारण किसी भी व्यय को शामिल नहीं किया गया है। केओपीटी ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए ड्रेजिंग करने पर अनुमानित व्यय के व्योरे को प्रस्तुत किया है तथा यह मानता है कि संपूर्ण व्यय को स्वीकार्य माना जाना चाहिए। केओपीटी यह कहता है कि यदि किसी भी राशि को अस्वीकृत किया जाता है तो इसका पता लेखापरीक्षा के बाद ही चलेगा।</p> <p>(केओपीटी द्वारा प्रस्तुत विवरण से यह देखा गया है कि केओपीटी ड्रेजिंग करने एवं रखरखाव तथा शिपिंग चैनल से मिट्टी या कीचड़ निकालने के लिए वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए क्रमशः रु.61388.19 लाख, रु. 64118.20लाख एवं रु. 66688.28 लाख का व्यय अनुमानित करता है।)</p>																																																																						
(xiv).	ड्रेजिंग कार्यकलाप के लिए केओपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण से यह स्पष्ट नहीं होता है कि वर्ष 2006-07	(केओपीटी ने हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न का स्पष्ट उत्तर प्रस्तुत नहीं किया है।)																																																																						

में 2012-13 के लिए सरकार द्वारा प्रतिपूर्ति की गई प्रतिपूर्ति की जानेवाला वास्तविक/अनुमानित राशि मिलती है। यह भी स्पष्ट नहीं है कि इंडियन कार्यकलाप में कमी को विभिन्न मह-कार्यकलापों में विनियमित अवधि किया गया। केओपीटी अधिदेश जारी जारी प्रस्तुत करे।

(ख). रेलवे कार्यकलाप में संबंधित लागत निष्पक्ष में निवारणधीन नहीं थी।

कार्गो के लिए विद्यमान व्यवस्था में काफी दिक्कतें आई हैं। केओपीटी निष्पक्षता के संबंध में स्पष्ट नहीं है।

(क). रेलवे कार्यकलाप को प्राथमिकता देने के लिए उठाए गए कदम।

यह उल्लेख किया जा सकता है कि रेलवे कार्यकलाप से उल्लेखनीय परिचालन अधिशेष प्राप्त हो रहा है तथा उक्त कार्यकलाप के लिए

आवंटित मैनेजमेंट ऑफ जेनरल ओवरहेड की बमूली में अंशदान भी कर रहा है। अतः सही मायने में उक्त कार्यकलाप घाटे में नहीं है। केवल विविध एवं विविध व्यय (एफएमई) के आवंटन के कारण यह स्थिति ब्रह्मा दर्शा रही है।

रेलवे आधारित कार्गो की अधिक हैंडलिंग करने के लिए नए लोकोमोटिव की व्यवस्था, नए ट्रैक बिछाना, विद्यमान ट्रैक का आधुनिकीकरण आदि द्वारा मूलभूत सुविधाओं को बढ़ाने के लिए ठोस शर्तों की गई है। चूंकि पत्तन द्वारा किए जानेवाले किसी भी कार्यकलाप में नियत लागत 80%से अधिक है, ट्रैफिक में बड़ोतरी में अधिक अंशदान प्राप्त हो सकता है।

(ख). रेलवे बोर्ड के अनुमोदन के साथ टर्मिनल प्रभार की समीक्षा एवं संशोधन के लिए किए गए प्रयास।

रेलवे प्राधिकार द्वारा हाल ही में प्रत्येक दो वर्षों में टर्मिनल प्रभार की समीक्षा के लिए नीतिगत निर्णय किया गया है। इस प्रकार, अंतिम संशोधन 01 अप्रैल 2009 को किया गया जो 31 मार्च 2011 तक वैध है। इसके पहले टर्मिनल प्रभार में अंतिम संशोधन 01 अप्रैल 2007 को किया गया था।

(ग). गैर-पत्तन कार्गो को कार्गो सर्विसाइज करने के लिए पत्तन प्रभार की आवश्यकता।

रेलवे कार्यकलाप के मामले में टीएमपी द्वारा उल्लिखित रीति में क्रॉस सर्विसाइजेशन का प्रश्न नहीं उठता क्योंकि यह परिचालन अधिशेष दर्शा रहा है।

इसके अतिरिक्त, पत्तन परिचालन में रेलवे परिचालन अनुपंगी / महायक सेवा प्रदान कर रहा है, अतः इसकी व्यवहार्यता को परिचालन अधिशेष / हानि के आधार पर मूल्यांकित किया जाना चाहिए। पत्तन के अन्य नियत ओवरहेड में किसी अंशदान को अतिरिक्त लाभ नभझा जाना चाहिए। पत्तन से संबंधित रेलवे परिचालन मुख्यतः आयात / निर्यात कार्गो के लिए है। तथापि, यह उल्लेख किया जा सकता है कि पहले से ही विद्यमान रेलवे की मूलभूत सुविधाओं के प्रभावी उपयोग के लिए अतिरिक्त राजस्व हेतु यथासंभव साइडिंग होल्डर्स की आवश्यकताओं को भी पूरा कर रहा है।

परिचालन लागत:

केओपीटी द्वारा परिचालन लागत का अनुमान के विभिन्न वृद्धिशील कारक लगाया गया है। हमारे पास हमारे टीएमपी 27/2005-एमआईएमनर के अनुसार 18 मई 2010 द्वारा गृहीत है।

केओपीटी द्वारा परिचालन लागत का आकलन करने के लिए विभिन्न वृद्धिशील कारक नहीं अपनाए गए हैं। तथापि, हैंडल किए गए कार्गो, रेलवे ट्रैफिक आदि की संख्या जैसे कारकों के परिवर्तनशील लागत अलग-अलग हैं। ऐसे व्यय का पूर्वानुमान उक्त व्यय से संबंधित स्वतंत्र विचलनांक के विचलन तथा टीएमपी द्वारा अधिमूचित वृद्धिशील कारक 3.76% पर ध्यान रखते हुए किया गया है। इसके अतिरिक्त, वेतन से संबंधित व्यय का आकलन करते समय 3% प्रतिवर्ष

	<p>सूचित किए गए अनुसार लागत विवरण में व्यय अनुमानों के लिए 3.76% प्रतिवर्ष के वृद्धिशील कारक पर विचार किया जाएगा।</p>	<p>की सामान्य वेतनवृद्धि (जीआई) के साथ 3.76% के वृद्धिशील कारक (जो महंगाई भत्ते की दर है) को ध्यान में रखा गया है।</p>
(ii).	<p>केओपीटी 'परिचालन व्यय' शीर्ष के अंतर्गत किए गए सभी व्यय तथा विभिन्न कार्यकलाप तथा सेवा-जोख के साथ उप-कार्यकलाप के 'मूल्यह्रास' के आवंटन के आधार प्रस्तुत करें।</p>	<p>परिचालन व्यय तथा मैनिन, कार्गो, रेलवे तथा इन्स्टे जैसे विभिन्न कार्यकलापों के मूल्यह्रास का आवंटन विभिन्न कार्यकलाप के व्यय, संयत के अंतर्गत किया गया है तथा सेवा के अनुसार है।</p> <p>इसके अतिरिक्त, उक्त परिचालन व्यय तथा विभिन्न कार्यकलापों के मूल्यह्रास का आवंटन निम्नलिखित सिद्धांतों के अनुसार किया जाता है -</p> <p>(क), जब कोई व्यय किसी विशेष उप-कार्यकलाप से संबंधित प्रदानयोग्य हो तो लागत तथा आवंटन उप-कार्यकलाप में पर दिया जाता है;</p> <p>(ख) ऐसे मामलों में जहाँ ऐसा वांछनी प्रदान नहीं हो पाता है तो उपयोग की सीमा के समझौते पर आधारित उप-कार्यकलापों में ऐसे व्यय को समाविष्ट कर दिया गया है।</p>
(iii).	<p><u>वेतन एवं मजदूरी</u></p> <p>(क). वेतनमान के निर्धारण के लिए 2006 के राष्ट्रीय पंचाट एंवाई को पहले ही अधिसूचित किया जा चुका है। टैरिफ दिशानिर्देश के खंड 2.6.2 के अनुसार यह आवश्यक है कि पोर्ट वेतनमान/ ऑकड़ा निर्धारण की नियमित समीक्षा / समायोजन करें। केओपीटी यह स्पष्ट करे कि क्या केओपीटी का प्रस्ताव संशोधित वेतनमान निर्धारण पर आधारित है। यदि नहीं, तो केओपीटी वर्ष 2006 में राष्ट्रीय पंचाट द्वारा अश्लेषित संशोधित वेतनमान निर्धारण पर आधारित वेतन एवं मजदूरी की लागत के आकलन को संशोधित करें।</p>	<p>केओपीटी को राष्ट्रीय पंचाट एंवाई लागू करना अपेक्षा है कि केओपीटी हाल ही में केओपीटी ने एंवाई लागू करने के लिए का/बात / समझौते हैं। वेतनमान /ऑकड़ों के निर्धारण के संशोधन या कार्य किया जा रहा है तथा तदनुसार इस समय संशोधित वेतनमान निर्धारण के लागू पर वेतन तथा मजदूरी की लागत के आकलन में परिवर्तन का सा प्रभाव पड़ता है।</p> <p>तथापि, यह उल्लेख्य है कि केओपीटी में पिछले 7-8 वर्षों में प्रचलन, कोई भरती नहीं हुई है तथा उन अवधि के दौरान सेवानिवृत्ति होने के कारण केओपीटी में जनशक्ति में काफी कमी हुई है तथा कारणों से संशोधित वेतनमान के निर्धारण को लागू करने के बाद, निम्न व्यय मजदूरी के व्यय में आए जसे कार का मूल्यह्रास, मजदूरी कम होने के कारण भी स्थिति में एंवाई के पूरा तरह लागू किए जाने के कारण वेतनमान निर्धारण को लागू किए जाने के बाद प्रभाव का कुछ प्रभाव पड़ सकेगा।</p> <p>उपर्युक्त के परिप्रेक्ष्य में, टीएएमपी से अनुरोध है कि वे लागत विवरण में केओपीटी द्वारा दर्शाए गए वेतन एवं मजदूरी के लागत पर विचार करें।</p>
	<p>(ख). विभिन्न सेवाओं के लिए वर्तमान वेतनमान के निर्धारण, केओपीटी द्वारा लागू किए जानेवाले प्रस्तावित वेतनमान निर्धारण तथा वर्ष 2009-10 से 2011-12 के दौरान टैरिफ आकलन पर आई लागत को प्रस्तुत किया जाए।</p>	<p>जैसा कि ऊपर उल्लिखित है, केओपीटी में संशोधित वेतनमान निर्धारण को सुनिश्चित नहीं किया गया है।</p>
	<p>(ग). पत्तन द्वारा प्रस्तुत किए गए फार्म- 3 ई में यह दर्शाया गया है कि वर्ष, 2008-09 के लिए वेतन एवं मजदूरी रु. 17417.52 लाख तथा वर्ष 2009-10 के लिए रु. 22260.38 लाख थी। वार्षिक लेखा की अनुसूची 14 से मिलान करने पर</p>	<p>प्रबंधन को देय वेतन को फार्म- 3बी के क्रम संख्या बी के अंतर्गत दर्शाया गया है न कि क्रम संख्या -ए(1) के अंतर्गत। इसके अतिरिक्त, उचित कार्यकलाप से संबंधित वेतन के एक हिस्से को भी दर्शाया है। तथा शामिल नहीं किया गया है। यही अंतर का कारण है।</p>

	यह देखा गया कि पत्तन के लिए वेतन तथा मजदूरी वर्ष 2008-09 तथा 2009-10 में क्रमशः रु. 26521.44 लाख तथा रु. 25972.48 लाख थी। केओपीटी इस अंतर का कारण स्पष्ट करे तथा अंतर का समायोजन करे।	
(iv).	<u>विद्युत लागत:</u> पत्तन द्वारा प्रस्तुत किए गए फार्म- 3 बी में यह दर्शाया गया है कि वर्ष 2008-09 में विद्युत लागत रु. 1759.80 लाख तथा वर्ष 2009-10 में रु. 1956.65 लाख थी। वार्षिक लेखा की अनुसूची 17 से मिलान करने पर यह पाया गया कि पत्तन के लिए विद्युत लागत वर्ष 2008-09 तथा 2009-10 में क्रमशः रु. 1838.76 लाख तथा रु. 2060.99 लाख थी। केओपीटी इस अंतर का कारण स्पष्ट करे तथा अंतर का समायोजन करे।	विद्युत लागत के एक हिस्से को फार्म 3बी के क्रम संख्या 3बी में अंतर्गत प्रबंधन एवं सामान्य ओवरहेड में दर्शाया गया है। इससे अतिरिक्त ड्रेजिंग कार्यकलाप से संबंधित विद्युत लागत के एक हिस्सा को भी शामिल नहीं किया गया है जो प्रतिपूर्ति योग्य था।
(v).	<u>ड्रेजिंग व्यय :</u> (क). ड्रेजिंग कार्यकलाप से संबंधित लागत विवरण में यह देखा गया है कि 'सामान्य व्यय' में वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए उक्त कार्यकलाप का कुल वास्तविक परिचालनगत व्यय 92% से 96% के बीच है। इसी तरह, संबंधित वर्षों के लिए उक्त कार्यकलाप हेतु आकलित परिचालनगत व्यय में से वर्ष 2010-11 से 2012-13 के प्रत्येक वर्ष के लिए 'सामान्य व्यय' लगभग 92% पाया गया है। केओपीटी लेखाजोखा के माध्यम 'सामान्य व्यय' के अंतर्गत शामिल की गई मदों का ब्योरा प्रस्तुत करे।	ड्रेजिंग कारपोरेशन ऑफ इंडिया को उनके द्वारा किए गए ड्रेजिंग कार्यकलाप के एवज में किए गए भुगतान को 'सामान्य व्यय' के अंतर्गत दर्शाया गया है।
	(ख). ड्रेजिंग कार्यकलाप के लागत विवरण में सामान्य व्यय के लिए वर्ष 2010-11 में किया गया आकलन वर्ष 2009-10 के वास्तविक आंकड़ों की तुलना में लगभग 33% अधिक है। केओपीटी व्यय में असंगत वृद्धि को न्यायोचित ठहराए।	यह वृद्धि ड्रेजिंग कारपोरेशन ऑफ इंडिया द्वारा की गई ड्रेजिंग की लागत में वृद्धि के कारण है।
(vi).	<u>अन्य व्यय:</u> विभिन्न उप-कार्यकलाप से संबंधित	अनुपंगी लाभ, लंगरगाह उपलब्ध कराने के लिए नियुक्त कर्मियों को किया गया भुगतान तथा सामान्य व्यय एवं सामान्य स्टोर की मदों का



	प्रत्येक लागत विवरण में व्यय की एक मद 'अन्य' है। केओपीटी इस व्यय-शीर्ष के अंतर्गत शामिल मदों की सूची तैयार करे।	'अन्य' शीर्ष के अंतर्गत दर्शाया गया है।																																																																																																														
(vii).	<b>मूल्यहास:</b> मूल्यहास का परिकलन संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1. के अनुसार किया जाए तथा कंपनी अधिनियम के अनुसार आस्तियों के ब्योरे, मूल्यहास की दर, अपनाई गई विधि तथा सुरक्षा मानदंडों को दर्शाते हुए वर्ष 2009-10 से 2012-13 के लिए आकलित मूल्यहास लागत का विस्तृत लेखाजोखा तैयार कर प्रस्तुत करे।	केओपीटी द्वारा कंपनी अधिनियम का पालन नहीं किया जाता है, अतः केओपीटी में अपनाई गई लेखा प्रणाली के अनुसार लागत विवरण में मूल्यहास को दर्शाया गया है। यह विधि स्ट्रेट लाइन विधि है तथा मंत्रालय के दिशानिर्देशों के अनुसार आस्तियों का सुरक्षा मानदंड है।																																																																																																														
5.	<b>प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन व्यय:</b> (क). केओपीटी व्यय की इस शीर्ष के अंतर्गत शामिल किए गए मदों की सूची तैयार करे।	मुख्य संघटक हैं: 1) स्टोर कीपिंग; 2) चिकित्सा व्यय; 3) थम एवं औद्योगिक संबंध; 4) इंजीनियरिंग एवं वर्कशॉप ओवरहेड; 5) लेखा एवं लेखा-परीक्षा; पत्तन सुरक्षा एवं अन्य व्यय																																																																																																														
	(ख). केओपीटी लेखाजोखा के साथ विभिन्न कार्यकलापों तथा उप-कार्यकलापों के लिए किए गए व्यय के आवंटन का आधार प्रस्तुत करे।	(केओपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए ब्योरे में यह देखा गया है कि केडीएम एवं एचडीसी के संबंध में केओपीटी द्वारा वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए विभिन्न कार्यकलापों तथा उप-कार्यकलापों में प्रबंधन एवं सामान्य प्रशासन ओवरहेड के अंतर्गत आने वाले विभिन्न प्रकार के व्यय के आवंटन के लिए विभिन्न प्रतिशत को अपनाया है।  केडीएम में विभिन्न वर्गों के लिए शामिल किए गए प्रतिशत को नीचे प्रस्तुत किया जा रहा है																																																																																																														
		(क). भंडारण व्यय के आवंटन हेतु: <table><tr><th>वर्ष</th><th>मात्र</th><th>पत्तन व गोदी</th><th>रेलवे</th><th>संपदा</th></tr><tr><td>2006-07</td><td>26.93%</td><td>70.10%</td><td>2.80%</td><td>0.02%</td></tr><tr><td>2007-08</td><td>0%</td><td>0%</td><td>0%</td><td>0%</td></tr><tr><td>2008-09</td><td>25.89%</td><td>73.04%</td><td>1.01%</td><td>0.06%</td></tr><tr><td>2009-10</td><td>22.75%</td><td>75.71%</td><td>1.13%</td><td>0.36%</td></tr><tr><td>2010-11</td><td>27.27%</td><td>67.60%</td><td>5.10%</td><td>0.03%</td></tr><tr><td>2011-12</td><td>27.27%</td><td>67.60%</td><td>5.10%</td><td>0.03%</td></tr><tr><td>2012-13</td><td>27.27%</td><td>67.60%</td><td>5.10%</td><td>0.03%</td></tr></table> (ख). इंजीनियरिंग व वर्कशॉप, ओवरहेड के आवंटन हेतु: <table><tr><th>वर्ष</th><th>मात्र</th><th>पत्तन व गोदी</th><th>रेलवे</th><th>संपदा</th></tr><tr><td>2006-07</td><td>52.53%</td><td>22.73%</td><td>4.93%</td><td>19.81%</td></tr><tr><td>2007-08</td><td>195.04%</td><td>91.86%</td><td>21.04%</td><td>-207.94%</td></tr><tr><td>2008-09</td><td>49.07%</td><td>34.16%</td><td>2.78%</td><td>13.99%</td></tr><tr><td>2009-10</td><td>33.80%</td><td>57.28%</td><td>1.41%</td><td>7.51%</td></tr><tr><td>2010-11</td><td>24.90%</td><td>59.66%</td><td>3.95%</td><td>11.49%</td></tr><tr><td>2011-12</td><td>25.44%</td><td>58.79%</td><td>4.04%</td><td>11.73%</td></tr><tr><td>2012-13</td><td>26.09%</td><td>57.73%</td><td>4.14%</td><td>12.04%</td></tr></table> (ग). सुरक्षा प्रभावों के आवंटन हेतु: <table><tr><th>वर्ष</th><th>मात्र</th><th>पत्तन व गोदी</th><th>रेलवे</th><th>संपदा</th></tr><tr><td>2006-07</td><td>65%</td><td>10%</td><td>5%</td><td>20%</td></tr><tr><td>2007-08</td><td>65%</td><td>10%</td><td>5%</td><td>20%</td></tr><tr><td>2008-09</td><td>65%</td><td>10%</td><td>5%</td><td>20%</td></tr><tr><td>2009-10</td><td>65%</td><td>10%</td><td>5%</td><td>20%</td></tr><tr><td>2010-11</td><td>65%</td><td>10%</td><td>5%</td><td>20%</td></tr></table>	वर्ष	मात्र	पत्तन व गोदी	रेलवे	संपदा	2006-07	26.93%	70.10%	2.80%	0.02%	2007-08	0%	0%	0%	0%	2008-09	25.89%	73.04%	1.01%	0.06%	2009-10	22.75%	75.71%	1.13%	0.36%	2010-11	27.27%	67.60%	5.10%	0.03%	2011-12	27.27%	67.60%	5.10%	0.03%	2012-13	27.27%	67.60%	5.10%	0.03%	वर्ष	मात्र	पत्तन व गोदी	रेलवे	संपदा	2006-07	52.53%	22.73%	4.93%	19.81%	2007-08	195.04%	91.86%	21.04%	-207.94%	2008-09	49.07%	34.16%	2.78%	13.99%	2009-10	33.80%	57.28%	1.41%	7.51%	2010-11	24.90%	59.66%	3.95%	11.49%	2011-12	25.44%	58.79%	4.04%	11.73%	2012-13	26.09%	57.73%	4.14%	12.04%	वर्ष	मात्र	पत्तन व गोदी	रेलवे	संपदा	2006-07	65%	10%	5%	20%	2007-08	65%	10%	5%	20%	2008-09	65%	10%	5%	20%	2009-10	65%	10%	5%	20%	2010-11	65%	10%	5%	20%
वर्ष	मात्र	पत्तन व गोदी	रेलवे	संपदा																																																																																																												
2006-07	26.93%	70.10%	2.80%	0.02%																																																																																																												
2007-08	0%	0%	0%	0%																																																																																																												
2008-09	25.89%	73.04%	1.01%	0.06%																																																																																																												
2009-10	22.75%	75.71%	1.13%	0.36%																																																																																																												
2010-11	27.27%	67.60%	5.10%	0.03%																																																																																																												
2011-12	27.27%	67.60%	5.10%	0.03%																																																																																																												
2012-13	27.27%	67.60%	5.10%	0.03%																																																																																																												
वर्ष	मात्र	पत्तन व गोदी	रेलवे	संपदा																																																																																																												
2006-07	52.53%	22.73%	4.93%	19.81%																																																																																																												
2007-08	195.04%	91.86%	21.04%	-207.94%																																																																																																												
2008-09	49.07%	34.16%	2.78%	13.99%																																																																																																												
2009-10	33.80%	57.28%	1.41%	7.51%																																																																																																												
2010-11	24.90%	59.66%	3.95%	11.49%																																																																																																												
2011-12	25.44%	58.79%	4.04%	11.73%																																																																																																												
2012-13	26.09%	57.73%	4.14%	12.04%																																																																																																												
वर्ष	मात्र	पत्तन व गोदी	रेलवे	संपदा																																																																																																												
2006-07	65%	10%	5%	20%																																																																																																												
2007-08	65%	10%	5%	20%																																																																																																												
2008-09	65%	10%	5%	20%																																																																																																												
2009-10	65%	10%	5%	20%																																																																																																												
2010-11	65%	10%	5%	20%																																																																																																												

2011-12	65%	10%	5%	20%
2012-13	65%	10%	5%	20%

(घ). चिकित्सा व्यय तथा घम व औद्योगिक संपर्क के आबंटन हेतु:

वर्ष	माल	पत्तन व गोदी	रेलवे	संपदा
2006-07	41.50%	49%	7.20%	2.30%
2007-08	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
2008-09	42.25%	48.28%	6.90%	2.57%
2009-10	43.06%	47.86%	6.56%	2.52%
2010-11	36.15%	55.59%	6.04%	2.22%
2011-12	36.02%	55.73%	6.03%	2.22%
2012-13	35.99%	55.77%	6.02%	2.22%

(ङ). कानामीय प्रशासनिक व्यय के आबंटन हेतु:

वर्ष	माल	पत्तन व गोदी	रेलवे	संपदा
2006-07	44.61%	41.14%	6.43%	7.82%
2007-08	12.02%	0%	0%	87.92%
2008-09	45.08%	41.87%	5.98%	7.07%
2009-10	43.19%	45.41%	5.82%	5.58%
2010-11	42.99%	45.09%	5.79%	6.13%
2011-12	43.08%	45%	5.82%	6.16%
2012-13	43.16%	44.91%	5.85%	6.08%

विभिन्न वर्षों के लिए एचडीसी में जिन प्रतिशतों की गणना की गई वे इस प्रकार हैं:

(क). भंडारण व्यय के आबंटन हेतु:

वर्ष	माल	पत्तन व गोदी	रेलवे	संपदा
2006-07	20.88%	60.45%	16.38%	2.29%
2007-08	27.16%	46.58%	25.11%	1.15%
2008-09	15.11%	44.63%	38.74%	1.52%
2009-10	23.66%	53.32%	21.15%	1.67%
2010-11	33.44%	39.24%	25.57%	1.75%
2011-12	33.44%	39.24%	25.57%	1.75%
2012-13	33.44%	39.24%	25.57%	1.75%

(ख). इंजीनियरिंग व वर्कशॉप, ओवरहेड के आबंटन हेतु:

वर्ष	माल	पत्तन व गोदी	रेलवे	संपदा
2006-07	19.68%	40.66%	13.74%	25.92%
2007-08	30.61%	42.92%	14.08%	12.39%
2008-09	35.66%	32.32%	14.37%	17.65%
2009-10	30.22%	42.57%	21.03%	6.18%
2010-11	32.96%	35.97%	15.26%	15.91%
2011-12	43.76%	21.92%	10.34%	23.98%
2012-13	44.09%	21.64%	10.16%	24.11%

(ग). सुरक्षा खर्चों के आबंटन हेतु:

वर्ष	माल	पत्तन व गोदी	रेलवे	संपदा
2006-07	51%	23%	18%	8%
2007-08	51%	23%	18%	8%
2008-09	51%	23%	18%	8%
2009-10	51%	23%	18%	8%
2010-11	51%	23%	18%	8%
2011-12	51%	23%	18%	8%
2012-13	51%	23%	18%	8%

(घ). चिकित्सा व्यय तथा घम व औद्योगिक संपर्क के आबंटन हेतु:

वर्ष	माल	पत्तन व गोदी	रेलवे	संपदा
2006-07	52.29%	31.96%	11.79%	3.96%
2007-08	52.20%	32.74%	11.43%	3.63%
2008-09	51.56%	33.38%	11.48%	3.58%
2009-10	49.06%	36.26%	11.19%	3.49%
2010-11	55.16%	28.83%	12.17%	3.84%
2011-12	55.39%	28.69%	12.11%	3.81%
2012-13	55.39%	28.69%	12.11%	3.81%

(ङ). आवासीय प्रशासनिक व्यय के आबंटन हेतु:

वर्ष	माल	पत्तन व गोदी	रेलवे	संपदा
2006-07	32.80%	42.66%	8.69%	15.85%
2007-08	29.22%	50%	7.62%	13.16%
2008-09	30.82%	44.89%	10.26%	14.03%
2009-10	23.16%	50.89%	10%	15.95%
2010-11	51.63%	25.43%	10.91%	12.03%
2011-12	53.64%	26.37%	10.35%	9.64%
2012-13	53.14%	26.63%	10.64%	9.59%

6

**वित्तीय व विविध आय:**

केओपीटी को वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक अनुमानित वित्तीय व विविध आय हेतु विस्तृत कार्यप्रणाली देनी है। इसके अलावा विभिन्न कार्यकलापों एवं उप-कार्यकलापों की उक्त आय के आबंटन हेतु कार्यों सहित आधार भी बताने है।

विभिन्न कार्यकलापों के वित्तीय व विविध आय के अंतर्गत निर्धारित आय के विभिन्न प्रकारों तथा उनके आबंटन को जैसा कि केडीएस एवं एचडीसी के लिए पृथक रूप से केओपीटी द्वारा बताया गया है वह संक्षिप्त रूप से निम्न प्रकार से वर्णित है:

केडीएस से संबंधित:

(रु.लाख में)

	2010-11	2011-12	2012-13
प्रधान परिसंपत्तियों के निपटान पर लाभ	250.00	50.00	50.00
सेवा विहीन सामग्रियों का विक्रय	400.75	225.00	225.00
ओवरहेड की बसूली	1.30	1.30	1.30
फुटकर प्राप्तियां	181.58	132.08	132.08
केडीएस के लागत ववरण में दी गई कुल वित्तीय एवं विविध आय	833.63	408.38	408.38
विभिन्न कार्यकलापों को आबंटित			
- कार्यों	49.32%	47.64%	47.83%
- पत्तन व गोदी	14.51%	14.74%	14.79%
- रेलवे	3.52%	3.64%	3.60%
- संपदा	32.65%	33.98%	33.78%

एचडीसी से संबंधित:

(रु.लाख में)

	2010-11 *	2011-12 *	2012-13 *
विद्युत का एलपीएससी	3.25	केओपीटी	केओपीटी
संपदा किरायों पर लाभ	115.00	द्वारा कोई	द्वारा कोई
चिकित्सा उपचार की बसूली	1.45	न्योरा नहीं	न्योरा नहीं
सेवा विहीन सामग्रियों का विक्रय	135.00	दिया गया है	दिया गया है
फुटकर उपादानों का किराया	6.25		
ओवरहेड की बसूली	5.66		
बिलों पर अर्जित छूट	7.25		
निविदा फार्मा का वक्रय	2.60		
फुटकर प्राप्तियां	100.27		
परिवहन प्रभावों की बसूली	9.25		
लॉच किराया की बसूली	0.45		
गेस्ट हाउस रुम किराया	2.15		
एचडीसी की लागत विवरण में कुल वित्तीय व विविध आय	388.59	311.00	311.00
विभिन्न कार्यकलापों को आबंटित			
- कार्यों	44.25%	47.07%	47.22%
- पत्तन व गोदी	31.17%	30.41%	30.20%
- रेलवे	11.94%	10.70%	10.98%
- संपदा	12.64%	11.82%	11.59%

\* वर्ष 2010-11, 2011-12 तथा 2012-13, के संबंध में केओपीटी द्वारा वित्तीय व विविध आय का न्योरा नहीं दिया गया है। फिर भी वर्ष 2010-11, हेतु न्योरे को बी ई 2010-11 में दिए गए अनुसार ही माना गया है।

(ख). कोलकाता पत्तन न्यास टिप्पणी 8 के लिए प्रपत्र 3 ए में दी गई सारणी देखें। इस संबंध में, कोलकाता पत्तन न्यास निम्नलिखित को स्पष्ट करें -

(i). कोलकाता पत्तन न्यास ने वर्ष 2008-09 से 2012-13 तक के पेंशन/सेवानिवृत्ति लाभ के भुगतान का आकलन किया है (सारणी की क्रम सं. 'क' देखें)। कोलकाता पत्तन न्यास ने 31 मार्च 2004 के पूर्व सेवानिवृत्त कर्मचारियों को कवर करते हुए खरीदी जाने वाली अन्यूटी के मूल्य का भी आकलन किया है (सारणी की क्रम सं. 'घ' देखें)। कोलकाता पत्तन न्यास यह स्पष्ट करे कि क्रम सं. घ में दी गई सूचना क्रम सं.क में दी गई सूचना से किस प्रकार भिन्न है।

क्रम सं. (क) के अंतर्गत दर्शाई गई राशि कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा पेंशन निधि के द्वारा कवर नहीं किए गए पेंशनधारियों को प्रदत्त या देय पेंशन/सेवानिवृत्ति लाभ है। दूसरी ओर, क्रम सं. (घ) के अंतर्गत दर्शाई गई राशि कोलकाता पत्तन न्यास के सामान्य अर्जन से खरीदे जाने वाले अन्यूटी के लिए दत्त या प्रस्तावित अंशदान का परिमाण है। ये दोनों एक-दूसरे से अलग हैं और इसलिए तुलनीय नहीं हैं।

तथापि, यह उल्लेखनीय है कि प्रपत्र-3सी की जरूरत को ठीक से नहीं समझ पाने के कारण पूर्व में प्रपत्र-3सी के अंतर्गत दी गई सूचना उचित नहीं थी और तदनुसार, कोलकाता पत्तन न्यास ने अब प्रपत्र-3सी को संशोधित कर दिया है। टीएएमपी उक्त पर विचार कर सकती है।

चूंकि कोलकाता पत्तन न्यास 31.03.2004 के पूर्व सेवानिवृत्त सभी कर्मचारियों को कवर करने के लिए अन्यूटी नहीं खरीद पाई है, अतः कोलकाता पत्तन न्यास राजस्व की स्थिति के अनुसार अन्यूटी खरीद रही है। अन्यूटी की खरीद के लिए दिए गए अंशदानों के कारण अधिक से अधिक कर्मचारी कवर हो रहे हैं। उदाहरण के लिए - अन्यूटी की खरीद के लिए वर्ष 2008-09 और 2009-10 में रु.190 करोड़ और रु.73.35 करोड़ के अंशदान

<p>(ii). कोलकाता पत्तन न्यास में 31 मार्च 2004 के पूर्व सेवानिवृत्त कर्मचारियों को कवर करने के लिए खरीदी जाने वाली अन्यूटी के मूल्य का आकलन किया है (सारणी की क्रम सं. 'घ' देखें)। कोलकाता पत्तन न्यास खरीदी गई/खरीदी जाने वाली अन्यूटी के मूल्य के द्वारा कवर किए जाने वाले पेंशन भुगतान/ सेवानिवृत्ति लाभ तथा यदि कोई राशि जो कवर नहीं की जा सकी हो उसका ज्योरा प्रस्तुत बने।</p> <p>(iii). लागत विवरणी में सम्बद्ध पेंशन देयता के ऊपर खरीदी गई/खरीदी जाने वाली अन्यूटी से मिलने वाले प्रतिलाभ का ट्रीटमेंट भी सूचित किया जाए।</p>	<p>के बाद 01 फरवरी 2000 से 31 मार्च 2004 के बीच सेवानिवृत्त कर्मचारियों 2157 कर्मचारी कवर किए जा चुके हैं और उसके लिए वर्ष 2009-10 के पेंशन देयता मद में रु. 17.13 करोड़ की बचत की जा चुकी है।</p> <p>खरीदी गई अन्यूटी से मिला प्रतिलाभ (वर्ष 2009-10 में रु. 14,00 करोड़) वार्षिक लेखा के एफएमआई के अंतर्गत दर्शाया गया है पर भुगतान के मार्गनिर्देशों के अनुसार लागत विवरणी में उसे नहीं लिया गया है।</p>
<p>(ग). कोलकाता पत्तन न्यास प्रपत्र 3ए और प्रपत्र 3सी के नीचे दी हुई सारणी देखें। वर्ष 2009-10 से 2012-13 तक के लिए वर्ष-विशेष की पेंशन भुगतान देयता के संबंध में प्रपत्र 3ए के अंतर्गत सारणी में दर्शाई गई राशि [पंक्ति (क) देखें] प्रपत्र 3सी के अंतर्गत सारणी में दर्शाई गई राशि [क्रम सं. (iv) (क) देखें] से मेल नहीं खाती। कोलकाता पत्तन न्यास स्थिति स्पष्ट करे और अंतर को ठीक करे। आगे, यह पुष्टि की जाए कि वर्ष-विशेष का पेंशन भुगतान पेंशन निधि से नहीं किया गया है।</p>	<p>प्रपत्र 3ए के अंतर्गत सारणी में पंक्ति (क) में दर्शाई गई राशि कोलकाता पत्तन न्यास प्रपत्र द्वारा पेंशन की मद में प्रदत्त/ प्रस्तावित भुगतान है जबकि प्रपत्र-3सी की क्रम सं. (iv) (क) में दर्शाई गई राशि पेंशन निधि में वर्षवार अंशदान (31 मार्च 2004 के बाद सेवानिवृत्त होने वाले कर्मचारियों के लिए) को दिखलाती है। ये दोनों राशियाँ तुलनीय नहीं हैं।</p> <p>तथापि, यह उल्लेखनीय है कि प्रपत्र-3सी की जरूरत को ठीक से नहीं समझ पाने के कारण पूर्व में प्रपत्र-3सी के अंतर्गत दी गई सूचना उचित नहीं थी और तदनुसार, कोलकाता पत्तन न्यास ने अब प्रपत्र-3सी को संशोधित कर दिया है। टीएएमपी उक्त पर विचार कर सकती है।</p>
<p>(घ) केपीओटी ने 1 अप्रैल 2004 को या उसके बाद सेवानिवृत्त कर्मचारियों को कवर करते हुए अधिवर्षिता निधि और उपदान निधि में</p> <p>अंशदान के लिए वर्ष 2009-10 और 2010-11, प्रत्येक वर्ष के लिए रु. 100 करोड़ तथा वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए क्रमशः रु. 90 करोड़ और रु. 85 करोड़ की राशि को दर्शाया है। रिपोर्ट किया गया है कि यह वार्षिक अंशदान पेंशन निधि में अपेक्षित शेष राशि को कवर करने के लिए अंतर को पाटने के लिए है। इस संबंध में केपीओटी पुष्टि करे कि क्या यह वार्षिक अंशदान वीमांकिकी के मूल्य-निर्धारण पर आधारित है।</p>	<p>अधिवर्षिता निधि के लिए वार्षिक अंशदान निधि की उपलब्धता पर निर्भर करता है जो आयकर अधिनियम के अंतर्गत अनुमत प्रति कर्मचारी प्रति वर्ष रु. 100000.00 की अधिकतम सीमा के अधीन है। बनाया जाने वाला धन-कोष</p> <p>वीमांकिकी के मूल्य-निर्धारण पर आधारित है।</p>
<p>(ङ). केपीओटी ने वर्ष 2008-09 के लिए रु. 190 करोड़ और वर्ष 2009-10 के लिए रु. 73.35 करोड़ की वास्तविक राशि को 31 मार्च 2004 के पूर्व सेवानिवृत्त कर्मचारियों को कवर करने के लिए खरीदी गई अन्यूटी/खरीदी जाने वाली अन्यूटी के मूल्य के रूप में दर्शाया है। इसी तरह केपीओटी ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए क्रमशः रु. 60 करोड़, रु. 45 करोड़ और रु. 60 करोड़ की राशि को दर्शाया है। इस</p>	<p>पूर्व में गलती से प्रपत्र-3ए में वर्ष 2009-10 के दौरान खरीदी गई अन्यूटी को रु. 73.35 करोड़ के रूप में दर्शाया गया था। अब यह प्रपत्र संशोधित कर दिया गया है जिसपर विचार किया जा सकता है।</p> <p>इसी प्रकार, प्रपत्र-3सी को भी अब संशोधित कर दिया गया है। प्रपत्र-3सी की जरूरत को ठीक से नहीं समझ पाने के कारण स्थिति सही रूप में नहीं बताई जा सकी। अभी प्रस्तुत संशोधित प्रपत्र-3सी पर विचार किया जा सकता है।</p>

	संबंध में, प्रपत्र-3सी में वर्ष 2009-10 और 2011-12 के लिए दर्शाई गई राशि प्रपत्र 3ए के अंतर्गत सारणी [पंक्ति (घ) देखें] में दर्शाई गई राशि से मेल नहीं खा रही है। कोलकाता पत्तन न्यास इस अंतर को ठीक करे।	
8.	<p><u>नियोजित पूंजी</u></p> <p><u>फिक्स्ड आस्तियाँ</u></p> <p>(क). केपीओटी ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान सकल ब्लॉक में बढ़ोतरी प्रस्तावित की है। सकल ब्लॉक में प्रस्तावित बढ़ोतरी का ब्योरा, जैसा कि प्रपत्र -4 बी में दिया गया है, प्रपत्र-4ए में दिए गए बढ़ोतरी के ब्योरे से मेल नहीं खाता। आगे, प्रपत्र 4-बी अपूर्ण है। कोलकाता पत्तन न्यास प्रस्तावित निवेश के औचित्य के साथ वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए सकल ब्लॉक में बढ़ोतरी का पूरा ब्योरा प्रपत्र 4 बी में दे।</p>	<p>प्रपत्र-4बी के विहित प्रारूप के अनुसार किसी वित्तीय वर्ष के दौरान सकल ब्लॉक में जोड़े गए या प्रस्तावित रु. 5 करोड़ से अधिक के निवेश की सभी अतिरिक्त मदों का ब्योरा देना है।</p> <p>तथापि, प्रपत्र-4ए के मामले में, आस्तियों के मूल्य पर ध्यान दिए बिना सभी आस्तियों को दर्शाना है। तदनुसार, प्रपत्र-4बी के अनुसार ब्लॉक में जोड़ी गई आस्तियों का कुल मूल्य एक जैसा नहीं हो सकता।</p> <p>एचडीसी के संबंध में जोड़ी जाने वाली प्रस्तावित सभी आस्तियाँ मंत्रालय द्वारा विधिवत् अनुमोदित प्लान कैपिटल स्कीम की हैं।</p> <p>कोलकाता पत्तन न्यास ने इससे संबंधित बोर्ड के संकल्पों की प्रति प्रस्तुत की है।</p>
	(ख). वर्ष 2010-11 के लिए प्रस्तावित बढ़ोतरी के संबंध में वर्तमान स्थिति का ब्योरा दिया जाए।	कोलकाता पत्तन न्यास ने केडीएस एवं एचडीसी में यथा दिनांक 31 जुलाई 2010 को विभिन्न स्कीमों की स्थिति/ लिए गए प्रोजेक्ट/लेने के लिए प्रस्तावित प्रोजेक्ट का ब्योरा प्रस्तुत किया है।
	(ग) वर्ष 2011-12 के लिए प्रस्तावित बढ़ोतरी के संबंध में की गई कार्रवाई की स्थिति भी सूचित करें।	2011-12 के लिए एचडीसी के संबंध में प्रस्तावित सारी बढ़ोतरी जारी रहने वाली स्कीम की है।
	(घ). यह नोट किया जाए कि केवल पूर्ण और कमीशन की गई आस्तियों को ही नियोजित पूंजी के रूप में गिना जाना चाहिए। अधूरे कार्यों की गणना नहीं की जाएगी। इस संबंध में पुष्टि की जाए।	पुष्टि की गई।
	(ङ). इसकी पुष्टि की जाए कि वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक सकल ब्लॉक में प्रस्तावित बढ़ोतरी के रूप में पूंजीगत परिव्यय पत्तन के द्वारा विचारित पंचवर्षीय योजना के अनुरूप है।	पुष्टि की गई।
	(च). कोलकाता पत्तन न्यास वर्किंग के साथ विविध कार्यकलापों और उप-कार्यकलापों में आस्तियों के निवल ब्लॉक के पुनर्विनियोजन का आधार बताए।	<p>कोलकाता पत्तन न्यास के द्वारा रक्षित लेखा के अनुसार, आस्तियों को पाँच शीर्षों के अंतर्गत वर्गीकृत किया गया है अर्थात् कार्गो, वेसेल, रेलवे, संपदा तथा प्रबंधन। तदनुसार कार्गो, वेसेल, रेलवे तथा संपदा से संबंधित आस्तियों को सीधे स्वयं लेखा से ही पहचाना जा सकता है।</p> <p>प्रबंधन के अंतर्गत आने वाली आस्तियाँ आस्ति-विशेष के प्रयोग की प्रकृति के आधार पर चार प्रधान कार्यकलापों में पुनर्विनियोजित की गई हैं।</p> <p>किसी कार्यकलाप के लिए विनियोजित आस्तियाँ आगे भी निम्नलिखित सिद्धांतों के आधार पर पुनर्विनियोजित की गई हैं -</p> <p>(क). जिन आस्तियों के उपयोग की पहचान किसी उप-कार्यकलाप से की जा सकती है उन आस्तियों को उक्त उप-कार्यकलाप के लिए विनियोजित किया गया है।</p> <p>(ख). जिन आस्तियों के उपयोग की पहचान सीधे तौर पर किसी उप-कार्यकलाप से नहीं की जा सकती है उन आस्तियों को प्रयोग की सीमा के आधार पर विभिन्न उप-कार्यकलापों में बाँट दिया गया है।</p>

	<p>(ख). केपीआईटी प्रपत्र 9 के संवर्धन से इस्को खाते से खर्च की गई या खर्च के लिए प्रस्तावित पूँजीगत व्यय की मदों का हटोरा दे। यह नोट किया जाए कि जैसा शुल्क-सूची मार्गनिर्देश के खंड 2.8.3 में अनुवृद्ध है, इस्को खाते से किया गया निवेश आरओसीई के लिए अर्ह नहीं होगा। तदनुसार कोलकाता पत्तन न्यास आरओसीई के अभिकलन के लिए इस्को खाते में निधि-प्राप्त आस्ति-मदों का गिनाव दे। इस प्रकार नियोजित पूँजी में विकासी गई आस्ति-मदों का वर्षवार व्योग वर्ष 2005-06 से आरंभ कर 2012-13 तक दिया जाए।</p>	<p>कोलकाता पत्तन न्यास ने इस्को खाते से प्राप्त राशि से लोकोमोटिव और रेलवे रॉलिंग के स्टॉक लिए हैं। इस तरह किए गए निवेश को नेट ब्लॉक में नहीं लिया गया है और तदनुसार उसके लिए शुल्क-सूची मार्गनिर्देशों के अनुसार किसी भी प्रतिलाभ का दावा नहीं किया गया है।</p>
9.	<p><b>कार्यशील पूँजी :</b> वर्ष 2009-10 से 2012-13 तक के लिए कार्यशील पूँजी का आकलन नहीं करने के कारणों को स्पष्ट किया जाए।</p>	<p>वर्तमान शुल्कसूची मार्गनिर्देशों के अनुसार, कोलकाता पत्तन न्यास की कार्यशील पूँजी ऋणात्मक हो जाती है और तदनुसार, किसी भी कार्यशील पूँजी पर विचार नहीं किया गया है। सरकार के लगभग सभी वक्तव्यों को छोड़ देना और विविध देनदारों की अधिकांश राशि को चालू अम्ति मान लेना उक्त घटना का प्राथमिक कारण है।</p>
घ.	<p><b>दरों का पैमाना :</b></p>	
(i).	<p>कोलकाता पत्तन न्यास ने कोलकाता पत्तन न्यास की वर्तमान दरों के पैमाने में वृद्धि को ध्यान में रखते हुए अपनी दरों का प्रस्तावित स्केल बनाया है। उपयोगकर्ताओं को उपलब्ध कराने हेतु प्रस्तावित अनिश्चित सेवाओं / सुविधाओं और उपयोगकर्ताओं को मिलने वाली उत्पादकता में सुधार के लाभ, जिससे इस वृद्धि का औचित्य सिद्ध हो, भी सूची दी जाए।</p>	<p>कोलकाता पत्तन न्यास ने अपनी दरों का प्रस्तावित स्केल बनाने समय निम्नलिखित अतिरिक्त सेवाओं/सुविधाओं और उत्पादकता में सुधार के लाभ को ध्यान में रखा है। (क) एचडीसी की दो गोदियों में ठेकेदारों के माध्यम से शोर हैंडलिंग सेवाओं का आरंभ। कोलकाता पत्तन न्यास वर्तमान में ऐसी सेवाएँ देने की जिम्मेवारी नहीं लेती है और उपयोगकर्ता तृतीय सहायता के लिए पूरी तरह निजी ऑपरेटरों पर निर्भर हैं। निजी ऑपरेटर प्रायः अपर्याप्त बलों के साथ काम करते हैं जिससे वेसेल की उत्पादकता पर बुरा असर पड़ता है। सेवा की गुणवत्ता पर किसी भी प्रकार के नियंत्रण के बिना ग्राहक निजी ऑपरेटरों को सेवाओं के लिए बड़ी राशि देने के लिए बाध्य होता है। (ख). वेसेल कार्यों के लिए एचडीसी की दो गोदियों में एमएचसी के आरंभ से बल्क/ब्रेक बल्क वेसेल की उत्पादकता में काफी वृद्धि होगी। कारण की शर्तों के अनुसार ठेकेदार को 20000 एमटी प्रति दिन का आउटपुट देना होगा। इसमें गोदी में वेसेल के समय और वेसेल के टर्न अराउंड समय में भी कमी आएगी। (ग). दस्तावेजों/मॉग-पत्र के कंप्यूटर में फाइल किए जाने पर कागज में लगने वाले विशाल लागत बच जाएगी और इस प्रकार पतनों और उपयोगकर्ताओं के बीच मानव-इंटरफेस में भी कमी आएगी। (घ). पतन के अंदर रहने की अवधि में कमी आने के परिणामस्वरूप पतनों में लगने वाले भंडारण प्रभार में में उपयोगकर्ता को बचत होगी। अपने प्रभावों में वृद्धि की विभिन्न दरों को प्रस्तावित करने के कारणों का पूर्व में स्पष्ट किया गया है। अतः उसे दुहराया नहीं गया है।</p>
(ii).	<p>केसर के गृहस्थ बत्ताया गया, कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा द्वारा अनुसूचित लागत नियंत्रण वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए शुल्क-सूची के वर्तमान स्तर से लगभग 17% की वृद्धि को दिखलाती है। वर्तमान दरों को स्केल के प्रस्तावित स्तर से मापा गया है कि दरों की स्केल में वृद्धि हुई और शुल्क-सूची के वर्तमान स्तर से अनुपलब्ध प्रतिशत में बढ़ती है। इस मामले में, कोलकाता पत्तन न्यास विस्तृत प्रमाण प्रस्तुत करे जिसमें यह दर्शाया जाए कि प्रस्तावित दरों के लागू होने के बाद अनुवृद्धियों के लिए कोलकाता पत्तन न्यास की</p>	

	प्राप्त होने वाला अतिरिक्त राजस्व पोर्ट द्वारा लागत विवरणी में दर्शाई गई लगभग 17% के औमत घाटे की स्थिति की बराबरी कर लेगा।	
(iii).	कोलकाता पत्तन न्यास एचडीसी को परिभाषित करते हुए परिभाषा में 2 (vii) में 'और कोई भी अन्य क्षेत्र जिसके बारे में प्रशासकीय तौर पर निर्णय किया जाए' यह वाक्य निविष्ट करने का कारण स्पष्ट करें।	कोलकाता पत्तन न्यास सालुक्वाली सहित विभिन्न क्षेत्रों में ऑपरेशन आरंभ करने पर विचार कर रही है। कुछ क्षेत्र कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा अभी लिए जाने वाले हैं और क्षेत्र के प्रचालन-नियंत्रण का प्रशासकीय तौर पर अभी निर्णय किया जाता है। अतः जब भविष्य में निर्णय किया जाए, उस स्थिति का ध्यान रखते हुए इसे निविष्ट किया गया है।
(iv).	प्रस्तावित नोट 3(xiii) (ख) को खंड 2.18.2 के अनुरूप परिवर्तित किया जाए और व्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक इंडिया के प्रचलित प्राइम बैंडिंग रेट के अनुसार अद्यतन की जाए।	व्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक के पीएलआर से 2% ज्यादा प्रस्तावित की गई है। तथापि आरबीआई के ताज़ा अनुबंध, जिसमें पीएलआर के स्थान पर बेस रेट ला दिया गया है, मार्गनिर्देशों के प्रावधान में परिवर्तन की आवश्यकता हो सकती है।
(v).	ऐसा लगता है कि कोलकाता पत्तन न्यास ने व्हॉर्फेज अनुसूची के सेक्शन 4.1 में नई कार्गो मदों को शामिल किया है। प्रस्तावित व्हॉर्फेज  निर्धारित करने के लिए जिन लागत अवयवों पर विचार किया गया है उनके साथ, कोलकाता पत्तन न्यास कार्गो की प्रत्येक मद के लिए, जिन्हें शामिल किए जाने के लिए कोलकाता पत्तन न्यास ने प्रस्ताव दिया है, विस्तृत वर्गीक प्रस्तुत करें।	यह स्पष्ट किया जाता है कि इस तरह की कोई नई कार्गो मद शामिल नहीं की गई है। तथापि कुछ मामलों में अतमान दरों की स्केल में जेनरिक शब्दावली के  प्रयोग के कारण आधार-स्तर पर समझने और कार्यान्वयन में प्रायः कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। यशों की प्रस्तावित स्केल में जेनरिक शब्दावली के प्रयोग की बजाय यथासंभव मदों का नाम निविष्ट करने का प्रयास किया गया है।  आगे, यथामूल्य दर का अब प्रयोग नहीं किए जाने के कारण कुछ संशोधन आवश्यक थे, जिन्हें किया गया है।
(vi).	सेक्शन 4.2 की क्रम सं. 2 में वर्तमान सशर्तता कोस्टल कार्गो के लिए विदेशी कार्गो के लिए निविष्टित दर का 60% व्हॉर्फेज निर्धारित करती है यशों कि यह अधिकतम रु. 50 प्रति टन हो। दरों के स्केल के प्रस्तावित प्रारूप में डीसीओटी ने प्रस्तावित किया है कि 'यशों कि यह अधिकतम रु. 50 प्रति टन हो' इसे हटा दिया जाए। वर्तमान सशर्तता से उत्स को हटाए जाने का कारण स्पष्ट किया जाए।	अनिविष्टित विदेशी कार्गो की यथामूल्य दरों का प्रयोग अब नहीं किया जा रहा है और इसलिए 'यशों कि अधिकतम रु. 50 प्रति टन हो' इस शर्त को, जिसे तटीय अनिविष्टित कार्गो के लेन-देन के मिलमिले में निविष्टित किया गया था, को भी हटा दिया गया है।
(vii).	सेक्शन 4.11 में वर्तमान सशर्तता को हटाए जाने का कारण स्पष्ट किया जाए जो नीलाभी-टेयर के माध्यम से बेचे जाने वाले अनेनिविष्टित कार्गो के ऊपर व्हॉर्फेज चिह्नित करता है।	दरों की प्रस्तावित स्केल में अनिविष्टित कार्गो सहित सभी कार्गो के लिए खास व्हॉर्फेज दर है और अनिविष्टित कार्गो की यथामूल्य दरों का अब प्रयोग नहीं किया जा रहा है। अतः इन्फेंट खंड जो पहले अनिविष्टित कार्गो के लेन-देन के मिलमिले में प्रयोग किया जाता था उसे हटा दिया गया है (चूंकि जब बिक्री नीलाभी, निविदा या अन्यथा होती है तब यथामूल्य दर उपलब्ध नहीं होता है।)
(viii).	ऐसा लगता है कि कोलकाता पत्तन न्यास ने सेक्शन 5.1 में प्रस्तावित वर्तमान निर्धारित ऑन बोर्ड हैडलिंग प्रभार को परिवर्तित कर दिया है।  प्रस्तावित ऑन बोर्ड हैडलिंग प्रभार तय करने के लिए जिन लागत अवयवों पर विचार किया गया है उनके साथ, कोलकाता पत्तन न्यास कार्गो मदों के प्रत्येक समूह के लिए, जिन्हें शामिल किए जाने के लिए कोलकाता पत्तन न्यास ने प्रस्ताव	ऑन बोर्ड श्रमिकों की उत्पादकता मुख्यतः कार्गो की प्रकृति पर निर्भर करती है। तदनुसार, ऑन बोर्ड प्रभार की सूची बनाते समय समान प्रकृति की हैडलिंग वाले कार्गो को एक समूह में समूहीकृत करने का प्रयास किया गया है।  पहला समूह सभी प्रकार के सूखे बल्क कार्गो से संबंधित है। यह समूह दरों की वर्तमान स्केल की एस. 5.1 (1) में निविष्टित समूह के संपात है।  दरों की वर्तमान स्केल [एस. 5.1(2) देखें] में जिस परिपाटी का अनुसरण किया गया है उसी के समान लौह एवं इस्पात उत्पादों को भी एक अलग

	<p>दिया है, विस्तृत वर्किंग प्रस्तुत करो। कार्गो मर्दों के प्रस्तावित समूह के लिए प्रस्तावित दरों को कार्गो मर्दों के वर्तमान समूह की दरों से जोड़ा जाए और पुष्टि की जाए कि क्या वर्तमान समूह के अंतर्गत आने वाली कार्गो की मर्दें प्रस्तावित समूह की कार्गो मर्दों के समान हैं।</p>	<p>समूह में रखा गया है। तथापि बैग में रखे गए निर्दिष्ट नहीं किए गए सभी प्रकार के कार्गो और ड्रमों में रखे जाने वाले सभी प्रकार के तरल पदार्थ उक्त समूह में एक साथ रखे गए हैं। चूंकि ये उत्पाद लौह एवं इस्पात के वर्गीकरण के अंतर्गत नहीं आते, आधार-स्तर पर मर्दों के वर्गीकरण और दरों की वर्तमान स्केल के कार्यान्वयन में कठिनाई होती है। कठिनाइयों को दूर करने के लिए कोलकाता पत्तन न्यास में संभाले जाने वाले विभिन्न प्रकार के लौह एवं इस्पात उत्पादों को निर्दिष्ट किया गया है ताकि आधार स्तर पर उचित कार्यान्वयन में सुविधा हो।</p> <p>ऑटोमेशन की सुविधा के लिए, वर्तमान में एस.5.1(3) में वर्गीकृत बैग में रखे जाने वाले कार्गो एस.5.1(2) के अंतर्गत निर्दिष्ट हैं।</p> <p>'लट्टे, टिम्बर और लकड़ी के पुष्पावरण' को दरों की वर्तमान स्केल के समान एक अलग समूह में वर्गीकृत किया गया है।</p> <p>जैसा कि दरों की वर्तमान स्केल में किया गया है, स्लिंगों के द्वारा संभाले जाने वाले कार/ रबड़ टायर वाले वाहन इत्यादि को भी एक समूह में रखा गया है।</p> <p>अन्य सामान्य आयात/निर्यात यथा - मशीनरी, उपकरण इत्यादि को एक अलग समूह में रखा गया है जो सभी प्रकार के अनिर्दिष्ट कार्गो में मंचायेत है। उल्लेखनीय है कि इस प्रकार के कार्गो की प्रकृति के अनुसार उक्त की हैडलिंग की उत्पादकता बहुत कम होती है। उदाहरणतः, जबकि 2009-10 में कुकिंग कोल की हुक शिफ्ट आउटपुट 533 एमटी थी, सामान्य आयात/निर्यात की हुक शिफ्ट आउटपुट केवल 121 एमटी थी। इस प्रकार के कार्गो की उत्पादकता कार्गो के प्रकार पर भी निर्भर करती है और उनमें भारी अंतर होता है। उदाहरण-स्वरूप 2008-09 में इस प्रकार के कार्गो की हुक शिफ्ट उत्पादकता केवल 85 एमटी थी। इस प्रकार के कार्गो की अत्यल्प उत्पादकता को देखते हुए एस.5.1(6) के अंतर्गत एक अलग वर्ग निर्दिष्ट किया गया है।</p>
(ix).	<p>इसी प्रकार, ऐसा लगता है कि कोलकाता पत्तन न्यास ने सेक्शन 6.1 के शोर हैडलिंग प्रभार को परिवर्तित किया है। कोलकाता पत्तन न्यास कार्गो मर्दों के प्रत्येक समूह/सेवाओं/सुविधाओं, जिन्हें शामिल किए जाने के लिए कोलकाता पत्तन न्यास ने प्रस्ताव दिया है, के लिए प्रस्तावित शोर हैडलिंग प्रभार तय करने के लिए जिन लागत अवयवों पर विचार किया गया है उनके साथ विस्तृत वर्किंग प्रस्तुत करो। कार्गो मर्दों के प्रस्तावित समूह के लिए प्रस्तावित दरों को कार्गो मर्दों के वर्तमान समूह की दरों से जोड़ा जाए और पुष्टि की जाए कि क्या वर्तमान समूह के अंतर्गत आने वाली कार्गो की मर्दें प्रस्तावित समूह की कार्गो मर्दों के समान हैं।</p>	<p>सभी प्रकार के बल्क कार्गो से संबंधित एस.6.1(6) को परिवर्तित करने के एकमात्र अपवाद के अलावा शोर हैडलिंग प्रभार के संबंध में दरों की वर्तमान स्केल की संरचना वैसी ही रखी गई है। इस तथ्य पर निर्भर हुए वगैर कि कार्गो को किसी गोदी से उसी गोदी के पास के भंडारण क्षेत्र में ले जाना आवश्यक है या नहीं, दरों की वर्तमान स्केल में थर्मल कोल और लौह अयस्क को छोड़कर सभी प्रकार के सूखे बल्क कार्गो पर लागू शोर हैडलिंग प्रभार निश्चित है।</p> <p>तथापि किसी गोदी से किसी गोदी के समर्पित भंडारण क्षेत्र में कार्गो को ले जाने और गोदी से किसी गोदी के समर्पित भंडारण क्षेत्र से इतर क्षेत्र में कार्गो को ले जाने से संबंधित परिवहन लागत एक समान नहीं होता है। गोदी से किसी गोदी के समर्पित भंडारण क्षेत्र से इतर क्षेत्र में कार्गो ले जाने में होने वाली अतिरिक्त लागत को पूरा करने के लिए विभेदक दर प्रस्तावित की गई है।</p>
(x).	<p>कोलकाता पत्तन न्यास पुष्टि करे कि क्या दरों की स्केल के प्रस्तावित प्रारूप के सेक्शन 5.1 में प्रस्तावित ऑन बोर्ड हैडलिंग प्रभार से संबंधित स्टीवडोरिंग लागत को निश्चित करते समय क्या संशोधित मेनिंग स्केल / नेशनल ट्रिब्यूनल द्वारा अवार्डेड डेटम को ध्यान में रखा गया है। कोलकाता पत्तन न्यास यह भी व्योरा दे कि आंकड़े कब संशोधित किए गए।</p>	<p>इस मामले में कोलकाता पत्तन न्यास की स्थिति पूर्व में स्पष्ट की जा चुकी है अतः उसे दुहराया नहीं गया है।</p>
(xi).	<p>सेक्शन 6 के लिए नोट के अंतर्गत एक नया नोट (iv) शामिल करने के पीछे के तर्क का</p>	<p>जैसा कि पहले ध्यान दिलाया गया था, किसी गोदी के समर्पित भंडारण-क्षेत्र से इतर क्षेत्र में कार्गो को ले जाने में हुए अतिरिक्त परिवहन के खर्च को</p>



	आधार स्पष्ट किया जाए।	उठाने के लिए एस.6.1(7) के अंतर्गत विभेदक दर प्रस्तावित की गई है। यह सामान्यतया देखा गया है कि किसी गोदी से उसी गोदी के समर्पित भंडारण-क्षेत्र तक जाने की औसत दूरी 1 कि.मी. होती है। अतः वैसे मामलों में विचार किया गया कि जहाँ गोदी से, समर्पित भंडारण क्षेत्र से इतर क्षेत्र की दूरी 1 कि.मी. या कम है वहाँ अतिरिक्त दर नहीं लगनी चाहिए। ऐसे मामलों से निपटने के लिए एस.6 का नोट-(iv) जोड़ा गया है।
(xii)	ओवरसाइड डिस्चार्ज के संबंध में अंतिम लैंडिंग तारीख (एलएलडी) का उल्लेख करते हुए "सेक्शन-7 के लिए नोट" के अग्रिम नए नोट (i) (ख) को चालू करने के पीछे मूल कारण की व्याख्या की जानी चाहिए।	बर्थ पर बाजों/फ्लैटों/किसी अन्य जलयान आदि से कारगो की लैंडिंग मामलों को डील करने के लिए प्रावधान को डाला गया है जिस कारणों पर मूल रूप से ओवरसाइड को निबटारा गया था तथा साथ ही साथ ऐसे बाजों/फ्लैटों/नावों/किसी अन्य जलयान आदि के लंगर डाला गया था।
(xiii)	कारगो ने परिवहन के लिए शुल्क लगाने हेतु सेक्शन 8.1 के क्रमांक उपर प्रस्तावित नए किराया आइटम, जिसके लिए एचडीसी के डॉक इण्टीरियर जोन के अन्दर परिवहन का कार्य केओपीटी करता है, लागत विवरण सहित औचित्य बताया जाना चाहिए।	एचडीसी पर डॉक इण्टीरियर जोन के भीतर परिवहन के लिए उल्लिखित दर को उसी स्तर पर रखा गया है, जितना कंटीएस का है। क्योंकि सेवा की प्रकृति एक जैसी है। इस ब्लांज को एचडीसी की दर का उल्लेख करने के लिए डाला गया है, वर्तमान दर मान के क्रमांक 8.1 (i) के अधीन उल्लिखित "डॉक के भीतर" परिवहन हेतु लागू दर एक जैसा होने के बावजूद भी क्योंकि एचडीसी में इस क्षेत्र को इस्तेमालकर्ता द्वारा डॉक इण्टीरियर जोन के रूप में जाना जाता है।
(xiv)	डम्परों ड्राई बल्क कारगो की अनलोडिंग के लिए सेक्शन-9 के क्रमांक 6 पर प्रस्तावित नया किराया आइटम को लागत विवरण के साथ न्योयोचित करना होगा। केओपीटी को यह स्पष्ट करना होगा कि यह प्रस्तावित किराया आइटम कारगो की लोडिंग/अनलोडिंग के लिए एमएससी के इस्तेमाल के लिए लगाए गए शुल्क के लिए सेक्शन 17.1 के अधीन क्रमांक 12 में अन्य प्रस्तावित नए किराये से कैसे भिन्न है।	ड्राई बल्क कारगो की लोडिंग/अनलोडिंग के साथ एस. 9. (6) के अधीन उल्लिखित दर शोर हैंडलिंग शुल्क की परिभाषा के अन्तर्गत कवर नहीं होता है। यह दर ब्रेक बल्क कारगो के लिए लागू उसी दर से आई है तथा ब्रेक बल्क कारगो के लिए लागू निम्नतम स्लैब दर के 50% पर निर्धारित है। जो कि बल्क कारगो की तुलना में ब्रेक बल्क कारगो की हैंडलिंग करते समय उपकरणों की उत्पादकता पर विचार करते हुए किया गया है। सेक्शन 17.1 के क्रमांक-13 के अधीन उल्लिखित दर जलयान से/पर कारगो की अनलोडिंग/लोडिंग के साथ डील करती है जबकि एस.9(6) के अधीन उल्लिखित दर शोर हैंडलिंग गतिविधि के अंश के रूप में बल्क कारगो की एक्सट्रा लोडिंग/अनलोडिंग के साथ डील करती है।
(xv)	"सेक्शन 11 एवं 12 के लिए नोट" के अधीन (i) पर नेपाल एवं भूटान को भेजे गए कारगो वाले आयात कंटेनर के मामले में मिश्रित बॉक्स दर में 19% की छूट के लिए प्रस्तावित नोट की जरूरत नहीं भी पड़ सकती है, क्योंकि अनुमोदित किया जाने वाला किराया सीलिंग दर पर होगा तथा केओपीटी व्यावसायिक विचारों के आधार पर निम्न दरों पर शुल्क लेने के लिए स्वतंत्र होगा।	यह तथ्य है कि टीएएमपी द्वारा अनुमोदित दर ही दर होगी तथा केओपीटी व्यावसायिक विचारों के आधार पर निम्न दरों पर शुल्क लेने के लिए स्वतंत्र होगा। परन्तु केओपीटी प्रस्तावित एसओआर में नोट रखना चाहता है, ताकि लैंड-लॉक किए हुए इन पड़ोसी देशों के आयातकों एवं निर्यातकों को राहत दी जा सके कि केओपीटी उनके बारे में ध्यान रखता है। इन दो देशों के कारगो के पूरे समूह से वर्तमान दर मान के निम्नतम स्लैब में चार्ज किया जाता है, उनकी श्रेणी चाहेजो भी हो। अतः उपर्युक्त स्थिति पर विचार करते हुए प्राधिकारी से अनुरोध किया जाता है कि नेपाल एवं भूटान को भेजे जाने वाले कारगो के आयात कंटेनर के मामले में मिश्रित बॉक्स दर में 10% छूट के लिए प्रस्तावित नोट को शामिल करें।
(xvi)	कलकत्ता डॉक लेबर बोर्ड (सीडीएलबी) द्वारा लगाई गई दर इस प्राधिकारी के नियामक सीमाओं के अन्दर नहीं है। इस प्राधिकारी द्वारा अधिसूचित किए जाने वाले एसओआर को उस व्यवस्था के अनुमोदन की जरूरत नहीं है जिसे "सेक्शन 11 एवं 12 के लिए नोट" के अधीन नोट (ii) पर प्रस्तावित किया गया है।	प्रस्तावित नोट कोई व्यवस्था नहीं है। यह एक स्पष्टीकरण है कि मिश्रित दर में डॉक लेबर बोर्ड के शुल्क शामिल नहीं हैं। अतः टीएएमपी से नोट को चालू करने का अनुरोध किया जाता है।
(xvii)	सेक्शन 11 एवं 12 के लिए नोट के अधीन (iii) में बनाए गए "नोट(i)" का संदर्भ नहीं है।	टीएएमपी ने नोट (iii) में असंगति को पहचान लिया है। नोट (iii) में गलत हवाला दिया गया है। फ्रेज "नोट-(i)" को सेक्शन 12.1 से बदल दिया जाना चाहिए। असावधानीवश की गई भूल को माफ कर दिया जाय तथा नोट को ऊपर दिए अनुसार सुधार दिया जाना चाहिए।
(xviii)	केओपीटी ने सेक्शन-13 में कंटेनरों के	टीएएमपी यह याद कर सकता है कि केओपीटी के पिछले दर मान के संशोधन के

<p>नौकांतरण हेतु चार्जों का उल्लेख किया है। केओपीटी नौकांतरण कंटेनरों के लिए प्रस्तावित</p> <p>शुल्क पर पहुँचने के लिए विचारे गए लागत तत्वों के साथ विस्तृत कार्यपद्धति देनी होगी। नौकांतरण कंटेनरों के लिए अनुमानित ट्रैफिक की अनुपस्थिति में इस किराये की जरूरत का व्यौरा देना होगा।</p>	<p>बाद चूँकि कंटेनरों का कुछ नौकांतरण क्रेडीएस में होता है तथा नौकांतरण कंटेनर दर के लिए अभ्यावेदन कुछ कंटेनर एमएलओ-सह-वेसल ऑपरेटरों से प्राप्त हुआ था, नौकांतरण कंटेनर दर के लिए एक प्रस्ताव 2008 में टीएमपी को भेजा गया था। नौकांतरण कंटेनर दर के लिए उक्त प्रस्ताव टीएमपी द्वारा अपने आदेश दिनांक 9 जुलाई, 2010 के अनुसार हाल ही में अनुमोदित किया गया है (मामला नं० टीएमपी/28/2008-के ओपीटी)।</p> <p>सही नौकांतरण दर की अनुपस्थिति में कभी-कभी अभ्यावेदन किया जाता था कि यह केओपीटी के जरिए नौकांतरण मार्ग के विकास को अवरोध कर देगा। उपर्युक्त बताई गई परिस्थिति के परिपेक्ष्य में नौकांतरण कंटेनर की दर को मार्च 2005 के किराया मार्गदर्शन के क्लॉज 5.5.1 में किए गए उल्लेख के अनुसरण में निम्नलिखित प्रस्ताव दिया गया है।</p> <p>गणना:</p> <p>सामान्य कंटेनर दर के लिए मिश्रित हैंडलिंग दर:</p> <p>(i) विदेशी (लोड) - रु. 4500</p> <p>(ii) तटीय (लोड) - रु 2700</p> <p>(iii) विदेशी (खाली) - रु. 2500</p> <p>(iv) तटीय (खाली) - रु. 1500</p> <p>उपर्युक्त दर पर सामान्य कंटेनरों की स्थिति के आधार पर नौकांतरण कंटेनरों की दरों का हिसाब लगाया गया है तथा नीचे दिए अनुसार प्रस्तावित है:</p> <p>नौकांतरण शुल्क जहाँ दोनों लेग विदेशी हैं</p> <p>लोड किया हुआ - उपर्युक्त (i) का 1.5 गुना = रु. 6750</p> <p>खाली - उपर्युक्त (ii) का 1.5 गुना = रु. 4050</p> <p>नौकांतरण शुल्क जहाँ एक लेग तटीय है तथा दूसरा लेग विदेशी है:</p> <p>लोड किया हुआ (क) उपर्युक्त (i) का 0.75 गुना = रु 3375</p> <p>(ख) उपर्युक्त (ii) का = रु.</p> <p>2250</p> <p>खाली - (क) उपर्युक्त (iii) का 0.75 गुना = रु 1875</p> <p>(ख) उपर्युक्त (iv) का = रु. 1125</p> <p>रु. 3000</p> <p>नौकांतरण शुल्क जहाँ दोनों लेग तटीय हैं</p> <p>लोड किया हुआ - उपर्युक्त (iii) का 1.5 गुना = रु</p> <p>4050</p> <p>खाली - उपर्युक्त (iv) का 1.5 गुना = रु</p> <p>2250</p>												
<p>(xix) सेक्शन 15.1 में क्रेडीएस पर रेल द्वारा डॉक एवं ऑफ डॉक सीएफएस के बीच कंटेनरों के संचलन के लिए केओपीटी ने एकीकृत शुल्क का प्रस्ताव दिया है। केओपीटी को यह पुष्टि करनी है कि एमपीटी अधिनियम के सेक्शन 42 के साथ पठित सेक्शन 48 के अर्थों में प्रस्तावित सेवाएँ क्या कवर हैं। प्रस्तावित शुल्क पर पहुँचने के लिए विचारे गए लागत तत्वों के साथ विस्तृत कार्यप्रणाली केओपीटी को देना है, यदि प्रस्तावित सेवाएँ एमपीटी</p>	<p>प्रस्तावित एकीकृत शुल्क में मुख्य रूप से कंटेनर कंपोजिट बाँध दर, एक्सट्रा कंटेनर हैंडलिंग शुल्क, यदि कोई हो, तथा पोर्ट लोकोमोटिव की सहायता से पोर्ट-रेलवे नेटवर्क के भीतर सीएफएस के स्वामित्व में बैगन पर लोड किए हुए कंटेनरों का परिवहन शामिल होता है तथा तदनुसार वह एमपीटी अधिनियम के सेक्शन 42 के साथ पठित सेक्शन 48 के दायरे में आता है।</p> <p>दर के निर्धारण में किए गए अप्रोच को नीचे सारणीबद्ध किया गया है:</p> <table><tr><th>क्रमांक</th><th>विवरण</th><th>20'</th><th>40'</th></tr><tr><td>क)</td><td>सीआईडी के अलावा अन्य कंटेनर के लिए</td><td></td><td></td></tr><tr><td>i)</td><td>डॉक में कंटेनरों की लैंडिंग/प्राप्ति के पूर्व बैगन द्वारा ऐसे संचलन के लिए जहाँ सूचनाएँ प्राप्त होंगी।</td><td></td><td></td></tr></table>	क्रमांक	विवरण	20'	40'	क)	सीआईडी के अलावा अन्य कंटेनर के लिए			i)	डॉक में कंटेनरों की लैंडिंग/प्राप्ति के पूर्व बैगन द्वारा ऐसे संचलन के लिए जहाँ सूचनाएँ प्राप्त होंगी।		
क्रमांक	विवरण	20'	40'										
क)	सीआईडी के अलावा अन्य कंटेनर के लिए												
i)	डॉक में कंटेनरों की लैंडिंग/प्राप्ति के पूर्व बैगन द्वारा ऐसे संचलन के लिए जहाँ सूचनाएँ प्राप्त होंगी।												

अधिनियम के संबंधित प्रावधानों के अधीन कवर हैं।		-कंपोजिट बॉक्स दर	4500	6750
		-स्थानीय हॉलेज शुल्क	745	1490
		योग	5245	8240
		राउण्डेड ऑफ	5250	8250
	ii)	जहाँ डॉक में कंटेनरों की लैडिंग/प्राप्ति के पूर्व वैगन द्वारा ऐसे संचलन के लिए सूचनाएँ प्राप्त नहीं होगी।		
		-कंपोजिट बॉक्स दर	4500	6750
		-अतिरिक्त हैंडलिंग चार्ज@	800	1200
		-स्थानीय हॉलेज शुल्क#	745	1490
		योग	6045	9440
		राउण्डेड ऑफ	6000	9440
	ख.	आईसीडी कंटेनर के लिए		
	i.	जहाँ डॉक में कंटेनरों की लैडिंग/प्राप्ति के पूर्व वैगन द्वारा ऐसे संचलन के लिए सूचनाएँ प्राप्त होंगी।		
		-कंपोजिट बॉक्स दर	3500	5250
		-स्थानीय हॉलेज शुल्क	745	1490
		योग	4245	6740
		राउण्डेड ऑफ	4250	6750*
	ii.	जहाँ डॉक में कंटेनरों की लैडिंग/प्राप्ति के पूर्व वैगन द्वारा ऐसे संचलन के लिए सूचनाएँ प्राप्त नहीं होगी		
		-कंपोजिट बॉक्स दर	3500	5250
		-अतिरिक्त हैंडलिंग चार्ज@	800	1200
		-स्थानीय हॉलेज शुल्क#	745	1490
		योग	5045	7940
		राउण्डेड ऑफ	500	7940*
	# कोलकाता डॉक सिस्टम के रेलवे नेटवर्क के अन्दर पोर्ट लोकोमोटिव द्वारा अपने सीएफएस को डॉक से सीएफएस ऑपरेटर के निजी स्वामित्व में वैगनों के हॉलेज के लिए दर पोर्ट लोकोमोटिव द्वारा जोनल रेलवे के लोड किए हुए वैगनों के इनवर्ड/आउटवर्ड संचलन के लिए लगाए गए स्थानीय हॉलेज शुल्क दर को लेकर निर्धारित किया गया है। स्थानीय हॉलेज शुल्क की वर्तमान दर केडीएस के लिए रेलवे द्वारा अधिसूचित है- रु. 1490 प्रति 8 चक्का। चूँकि 8 चक्का वैगन 20' कंटेनर के दो (2) या 40' कंटेनर का अदद (एक) लोड कर सकता है, 20' की दर आधे दर पर तथा 40' के लिए पूरी दर पर तय किया जाता है।			
	@ वैगन द्वारा सीएफएस को कंटेनरों के संचलन के बारे में इस्तेमालकर्ता/सीएफएस ऑपरेटर से पूर्व सूचना के अभाव में लैडिंग पर कंटेनर को ट्रक/ट्रेलर लोडिंग के लिए यार्ड में छोड़ी के रूप में लगा दिया जाता है। बाद में यदि इसकंटेनर का सीएफएस के वैगन द्वारा सीएफएस को भेजने के लिए मांग की जाती है, तो अतिरिक्त हैंडलिंग सेवाओं की जरूरत ट्रक/ट्रेलर लोडिंग स्टॉकयार्ड में लिफ्ट-ऑन के रूप में, रेलवे लोडिंग स्टॉक-यार्ड तक परिवहन तथा रेलवे लोडिंग स्टॉकयार्ड पर लिफ्ट-ऑफ कंटेनरों के लिए पड़ती है। इस अतिरिक्त सेवा के लिए सेक्शन 14.1 के अधीन विविध सेवाओं के लिए कर्मांक 2(ख) तथा (4) में उल्लिखित दरें लगायी जाती हैं।			
	-40' आईसीडी कंटेनर की दरें प्रस्तावित दर मान में रु. 7250 तथा रु. 8440 के विरुद्ध क्रमश रु. 6750 तथा 7940 के रूप में संशोधित की जाय।			
(xx)	सेक्शन 15.3 पर मिशनरी ऑफ चैरिटी, रामकृष्ण मिशन तथा भारत सेवा श्रम संघ के लिए राहत सामग्री वाले आयात कंटेनरों के मामले में मुक्त दिवस वर्तमान 3 दिन से बढ़ाकर 30 दिन करने के करने के कारण को स्पष्ट किया जाना चाहिए।	केओपीटी के दर मान के पिछले संशोधन के बाद, केओपीटी के बोर्ड ऑफ ट्रस्टी ने संकल्प सं0 83 दिनांक 8.6.07 के अनुसार मिशनरी ऑफ चैरिटी, रामकृष्ण मिशन, भारत सेवाश्रम संघ के लिए मुक्त दिनों की संख्या 3 दिन से बढ़ाकर 30 दिन अनुमोदित कर दिया है।		
(xxi)	सेक्शन 16.6 का प्रस्तावित भण्डारण स्लैब संरचना (लोड किए गए आयात/निर्यात) नौकांतरण	जहाँ तक सामान्य नौकांतरण कंटेनर का संबंध है, अभी तक भण्डारण शुल्क में परिवर्तन का प्रस्ताव नहीं दिया गया है।		
	खतरनाक-। कारगो वाले कंटेनरों के लिए किराया मार्गदर्शन के मद्देनजर दर स्लैब को			

	कंटेनर, जिसमें खतरनाक-1 कारगो पर भण्डारण शुल्क तथा सेक्शन 16.8 (लोड किए गए नौकांतरण कंटेनर का भण्डारण शुल्क, जिनपर खतरनाक - 1 कारगो को छोड़कर) आवास समय विश्लेषण के साथ औचित्य बताया जाना चाहिए।	सामान्य कंटेनर का 1.25 गुना लेते हुए चालू किया गया है। चूँकि नौकांतरण कंटेनरों की हैंडलिंग नियमित रूपसे नहीं की जाती है, अलग से आवास समय के आँकड़े उपलब्ध नहीं हैं।						
(xxii)	“सेक्शन 16 के लिए नोट” के अन्तर्गत नोट 12 में यथा प्रस्तावित कंटेनर से बिखरे हुए पर मुक्त दिवस का कोई उल्लेख न करने का कारण बताया जाना चाहिए।	चूँकि लोड कंटेनर के लिए पहलेसे ही मुक्त अवधि है, उक्त कंटेनर से बिखरे कारगो के लिए अतिरिक्त युक्त अवधि के लिए प्रस्ताव नहीं दिया गया है, डी-स्टाफिंग के दिन को छोड़कर।						
(xxiii)	केओपीटी ने क्रमांक 6 (ii) पर पोर्ट के रेलवे के ब्रिज के इस्तेमाल के लिए तथा सेक्शन 17.1 के अन्तर्गत कारगो की हैंडलिंग के लिए जलयान के बोर्ड पर एमएससी के इस्तेमाल की दिशा में क्रमांक 13, 14, 15 (क) तथा (ख) एवं 16 पर नए किराया आइटमों के प्रयोग के लिए शुल्क चालू कर दिया था, जो कि लोडिंग/अनलोडिंग, शुष्क बल्क कारगो का टाल लगाना/ऊँचा टाल लगाना, प्रेषण से जुड़ी सेवाएँ तथा सफाई शुल्क के लिए हैं। इस संबंध में केओपीटी निम्नलिखित को प्रस्तुत/स्पष्ट करें: (क) केओपीटी यह स्पष्ट करे कि क्या इन उपकरणों/सेवाओं को सीधे केओपीटी द्वारा प्रदान किया जाएगा या बाहरी स्रोतों से।	सेवाएँ बाहरी स्रोतों के द्वारा प्रदान की जाएगी।						
	(ख) केओपीटी प्रस्तावित शुल्क का औचित्य साबित करे जो विचारे गए लागत तत्वों के साथ विस्तृत कार्य प्रणाली द्वारा समर्थित हो।	केओपीटी उप-गतिविधि लागत का रखरखाव नहीं करता है। तथापि केओपीटी द्वारा उल्लिखित राजस्व प्रदर्शन में शामिल है- उक्त गतिविधियों से अर्जित होने वाले प्रत्याशित राजस्व तथा व्यक्तिगत उप-सेवाओं के तहत लागत विवरण में उल्लिखित लागत। इसमें निर्धारित फॉर्मूला के अनुसार ओवरहेड के आवंटन के साथ-साथ बर्थों को सुसज्जित करने के लिए संबद्ध ठेकेदार के भुगतान के खाते में अनुमानित आउटगो भी शामिल है। अन्तिम स्थिति, जैसा कि प्रपत्र-5(क) (iii) में दर्शाया गया है, स्पष्ट रूप से बताता है कि प्रस्तावित दर मान के अनुसार अनुमानित आय अनुमतियोग्य सीमा के अन्दर है। इतना ही नहीं, प्रस्तावित दर अन्य टर्मिनलों द्वारा प्रदान की गयी समान सेवाओं की दर के साथ तुलनायोग्य है।						
	(ग) केओपीटी ने अपने पत्र सं० एडमि/7415/सी/3 दिनांक 2 दिसम्बर, 2009 के अनुसार उपर्युक्त किराया आइटमों के लिए चार्जों का प्रस्ताव पहले ही अनुमोदन के लिए दे दिया था। सूचित किए गए विस्तृत अवलोकनों के लिए केओपीटी का प्रस्ताव इस अनुरोध के साथ पोर्ट को लौटा दिया गया था कि हमारे पत्र सं० टीएएमपी/57/2009-केओपीटी दिनांक 1 जनवरी, 2010 के अनुसार मार्च, 2005 के किराया मार्गदर्शन के संबद्ध प्रावधान के अनुसार तैयार किए गए वृहद प्रस्ताव को फाईल करें। इस संबंध में पूर्व में दी गई सूचना को केओपीटी अनुपालन करे, जो पोर्ट द्वारा अब प्रस्तुत किराया आइटमों के संबंध में है।	दिनांक 2 दिसम्बर, 2009 का केओपीटी का प्रस्ताव तदर्थ आधार पर कतिपय दरों के अपनाने के लिए था। टीएएमपी ने प्रस्ताव के विरुद्ध कुछ विशेष अवलोकन किया था। तथापि, दीर्घकालीन मुकदमेंबाजी सहित विभिन्न मसलों के कारण, एचडीसी पर बर्थ को सुसज्जित करने से जुड़े ठेकेदार द्वारा कार्य की शुरुआत विलंबित हो गई है सिफ अभी हाल में, मंत्रालय के दिशा निर्देशों के अनुसरण में केओपीटी ने शुभारंभ प्रमाणपत्र जारी से संबद्ध मामलों को निपटाने के लिए ठेकेदार को सूचित किया है। तदर्थ आधार पर अपनाने के लिए केओपीटी द्वारा पूर्व प्रस्तावित दर को अभी तक चार्ज नहीं किया गया है।  पूर्व प्रस्ताव के खिलाफ टीएएमपी द्वारा उठाई गई मुख्य आपत्ति विदेशी एवं तटीय कारगो पर लागू एमएससी द्वारा कारगो की लोडिंग/अनलोडिंग के लिए एक ही समान शुल्क के अपनाने के संबंध में थी।  केओपीटी ने टीएएमपी के अवलोकनों पर विचार किया एवं तदनुसार पूर्व में प्रस्तावित क्लॉज के स्थान पर एस 17.1 क्रमांक-13 के अन्तर्गत प्रस्तावित क्लॉज के रूप में केओपीटी निम्नलिखित प्रस्ताव देना चाहता है						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>क्रमांक</th><th>विवरण</th><th>प्रति टन दर रुपये में</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>13.</td><td>एचडीसी में किसी भी एमएससी बर्थ पर कारगो की लोडिंग/अनलोडिंग के लिए जलयान के</td><td></td></tr> </tbody> </table>	क्रमांक	विवरण	प्रति टन दर रुपये में	13.	एचडीसी में किसी भी एमएससी बर्थ पर कारगो की लोडिंग/अनलोडिंग के लिए जलयान के	
क्रमांक	विवरण	प्रति टन दर रुपये में						
13.	एचडीसी में किसी भी एमएससी बर्थ पर कारगो की लोडिंग/अनलोडिंग के लिए जलयान के							

		<p>बोर्ड पर पेलोडरों तथा ग्रेन्स के साथ एमएससी का प्रयोग</p> <p>(क) विदेशी कारगो</p> <p>(ख) क्रूड ऑयल, पीओएल तथा पीओएल उत्पादों, ताप कोयला, लौह अयस्क और लौह अयस्क पैलेट्स को छोड़कर तटीय कारगो</p>	<p>रु. 52.00</p> <p>रु. 31.20</p>
		<p>उपयुक्त दरें कुल कारगो के 10% पर तटीय कारगो की अनुमानित हैंडलिंग पर विचार करते हुए निकली हैं।</p> <p>इतना ही नहीं, पूर्व में प्रस्तावित दरों के संबंध में टीएमपी ने लागत विवरण जमा करने को कहा है। दर मान में संशोधन के वर्तमान प्रस्ताव के मामले में उक्त सेवाओं के तहत अनुमानित आय एवं साथ ही साथ आक्टनयोग्य ओवरहेड को टीएमपी को जमा दिए गए प्रपत्र -5 (क) (iii) के अन्तर्गत लागत विवरण में दर्शाया गया है। प्रपत्र-5 (क) (iii) में उल्लिखित प्रत्येक उप सेवाओं के तहत अंतिम स्थिति प्रस्तावित दरों को उचित ठहराती है।</p>	
(xxiv)	कॉनकॉर सीटीकेआर टर्मिनल पर भरे हुए/खाली कंटेनरों को ले जाने वाले वैगन पर सेक्शन 17.1 के अंतर्गत क्रमांक 11(ग) में लगाए जाने वाले प्रस्तावित दरों को विस्तृत कार्यप्रणाली के साथ औचित्य बताया जाय।	<p>(क) कॉनकॉर टर्मिनल पर हैंडल किए जाने वाले वैगनों को पोर्ट द्वारा दी गई प्रचालन संबंधी सेवाएँ निम्नलिखित हैं।</p> <p>(i) कॉनकॉर टर्मिनल के लिए सभी आने वाले रैकों को पोर्ट द्वारा अपने स्वयं के इंटरवेंज-यार्ड (ईजेसी) पर अपने निजी रेल ट्रैक पर ट्रंक रेलवे से प्राप्त किया जाता है और उसके बाद रैकों को खींचा जाता है और केओपीटी के अपने लोकोमोटिव द्वारा कॉनकॉर टर्मिनल में लगा दिया जाता है।</p> <p>(ii) पोर्ट अपने लोकोमोटिव की सहायता से कॉनकॉर टर्मिनल एवं पोर्ट कंटेनर टर्मिनल के बीच सभी रक संचालन भी करता है।</p> <p>(iii) प्रायः सभी मामलों में कॉनकॉर टर्मिनल से बाहर जाने वाले रैकों का संचालन और खींचनासीधे ट्रंक रेलवे से लोकोमोटिव के द्वारा किया जाता है।</p> <p>(iv) पोर्ट लोकोमोटिव का प्रयोग कॉनकॉर टर्मिनल के भीतर वैगनों की शंटिंग के लिए किया जाता है। उपर्युक्त पैरा-4 में प्रथम आइटम के अलावा यह एक अतिरिक्त सेवा है।</p> <p>(v) ईजेसी यार्ड में पोर्ट रेलवे ट्रैकों का इस्तेमाल कॉनकॉर टर्मिनल के लिए आए रैकों को रोकने के लिए किया जाता है, जब कॉनकॉर टर्मिनल के अन्दर जगह की समस्या हो। ऐसा देखा गया है कि प्रतिदिन औसतान 2 से 3 रैक पोर्ट में रेलवे ट्रैक पर कब्जा जमाये रखती है।</p> <p>(vi) पोर्ट लोकोमोटिव का प्रयोग बीमार वैगनों की शंटिंग एवं शॉर्टिंग के लिए किया जाता है। साथ ही, उसे सिक लाईन पर लगाने और बाद में हटाने के लिए भी किया जाता है।</p> <p>(ख) उपर्युक्त सभी सेवाओं के लिए दिनांक 17.06.2005 के बोर्ड के संकल्प सं 79 के अनुसार कोलकाता पत्तन न्यास संप्रति निम्नलिखित प्रभार लेता है।</p>	
(xxiv)		<p>उपर्युक्त सभी सेवाओं के लिए दिनांक 17.06.2005 के बोर्ड के संकल्प सं 79 के अनुसार कोलकाता पत्तन न्यास संप्रति निम्नलिखित प्रभार लेता है।</p> <p>(i) निम्नलिखित रियायत मंजूर करने के बाद स्थानीय बुलाई प्रभार-</p> <p>(क) देशी कन्टेनर पर 25%</p> <p>(ख) आमीनगाँव और वीरगंज आईसीडी से संबद्ध एक्जिम कन्टेनरों पर 50%</p> <p>(ग) टीकेडी, दादरी, लुधियाना, दंधेरीकलाँ, जयपुर, कानपुर, भदोही, मिर्जापुर, फतवा, जमशेदपुर, वालासोर, नागपुर, रायपुर के आईसीडी से संबद्ध एक्जिम कन्टेनरों पर 90%</p> <p>(ii) कोलकाता पत्तन न्यास के रेलवे ट्रैकों के उपयोग हेतु- ट्रैक उपयोग प्रभार।</p> <p>(iii) उपर्युक्त पैरा-4 की प्रथम मद को छोड़कर कोलकाता पत्तन न्यास के रेल इंजनों द्वारा दी गई अतिरिक्त सेवाओं के लिए, रेल इंजन किराया प्रभार।</p> <p>(ग) चूँकि कॉनकॉर ने कोलकाता पत्तन न्यास से उपर्युक्त 3 प्रभारों के थका देने वाले परिकलन को समाप्त करने तथा एक टीईयू दर चालू करने का अनुरोध किया है, अतः पत्तन रेलवे प्रणाली द्वारा रेल संबंधी सभी सेवाएँ प्रदान करने हेतु कोलकाता पत्तन</p>	

ज्यासा ने कन्टेनर टर्मिनल पर लादे-उतारे गए प्रति टीईयू पर 600 रु. की दर परिकल्पित दर का प्रस्ताव रखा है। दर परिकल्पन का विस्तृत विवरण नीचे दिया गया है।

दिचार किए गए तथ्य तथा आँकड़े :

- (i) चूंकि वैगन के स्थापन, प्रत्याहार, प्रतिस्थापन हेतु टर्मिनल की सहाय्य प्राथमिक सेवा हैं जिसे पत्तन रेलवे कॉन्कॉर टर्मिनल की भूहारा कराती है, इसलिए परिचालन लागत का निर्धारण रेल इंजन के उपयोग के आधार पर किया जाता उचित समझा गया।
- (ii) कॉन्कॉर कार्य हेतु दिसंबर, 2008, जनवरी, 2009 और फरवरी, 2009 में रेल इंजन का उपयोग क्रमशः 57.41 घंटों, 56.07 घंटों और 71.17 घंटों के लिए किया गया। जिसका औसत 61.55 घंटे होता है।
- (iii) केडीएस रेलवे प्रणाली में औसतन दो रेल इंजन कार्यरत हैं। एक गाढ़ में कुल  $[2 \times 30 \times 24] = 1440$  घंटे होते हैं। यदि 60% क्षमता का उपयोग मानकर बचे तो 864 प्रभावी रेल इंजन घंटे होते हैं।
- (iv) केडीएस के रेलवे कार्य के लागत विवरण के अनुसार 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए रेलवे परिचालन के परिचालन व्यय क्रमशः 1668.96 रु., 1761.17 रु. और 1859.76 रु. हैं। इनका औसत 1763.30 रु. है।
- (v) केडीएस के रेलवे कार्य के लागत विवरण के अनुसार 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए निर्धारित प्रबंध एवं सामान्य ऊपरी व्यय क्रमशः 717.11 रु., 759.57 रु. और 806.05 रु. हैं। इनका औसत 760.91 रु. है जो परिचालन व्यय का 43% है।
- (vi) केडीएस के रेलवे कार्यकलाप के लागत विवरण के अनुसार एफएमआई के समायोजन के बाद 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए निर्धारित एफएमआई क्रमशः 751.25 रु., 784.09 रु. और 815.11 रु. है। इनका औसत 783.48 होता है जो परिचालन व्यय का 44.43% है।
- (vii) कॉन्कॉर टर्मिनल का वार्षिक निश्चित कार्य 40000 टीईयू माना गया है।

परिचालन :

रेलवे परिचालन हेतु परिचालन व्यय  $\times$  कॉन्कॉर के लिए रेल इंजन कुल प्रभावी रेल इंजन घंटे के उपयोग घंटे

= रेल इंजन उपयोग घंटों के आधार पर कॉन्कॉर का परिचालन व्यय  
कॉन्कॉर का परिचालन व्यय = प्रति टीईयू परिचालन व्यय  
प्राकल्पित टीयू की संख्या  
एवं दर का हिसाब निम्नानुसार किया गया है -

$$\frac{1763.32 \text{ लाख रु.}}{864 \text{ घंटे}} \times 61.55$$

$$= \frac{123.62 \text{ लाख रु.}}{40,000 \text{ टीईयू}}$$

प्रति टीईयू परिचालन व्यय	- 314 रु.
वेग, प्रबंध एवं सामान्य ऊपरी व्यय (ओई का 43%)	- 135 रु.
एफएमआई के समायोजन के बाद एफएमआई (ओई का 44.43%)	- 140 रु.
कुल	- 589 रु.
वेग आग्रेसीवीटी (ओई का 13%)	- 40 रु.
प्रति टीईयू कुल राशि का हिसाब	- 629 रु.
उपर्युक्त के तथा पत्तन कन्टेनर टर्मिनल में कॉन्कॉर के अंशदान के आधार पर, प्रति टीईयू 600 रु. की दर का प्रस्ताव किया गया है।	

(xxv).

यह देखने में आया है कि भारत सरकार के अंतर्गत क्रम संख्या 8, 9, 10 और 11 में सूचीबद्ध किए गए की मर्दे रेलवे का निजीकरण प्रभार लगाने के संबंध में हैं। इन मदों में कोलकाता पत्तन न्यास निजीकरण प्रस्तुत / स्पष्ट करें :

	<p>(क) किराए की मदों के लिए दी जानेवाली प्रस्तावित सेवाओं की सूची दी जाए।</p>	<p>क्रम सं. 8 - रेल इंजन को किराए पर लेना</p> <p>किराए की उम्र तब के अंतर्गत दी जानेवाली प्रस्तावित सेवाएँ पत्तन के रेल इंजन की सहायता के रूप में हैं -</p> <p>(i). आवक-आवक संचलन से संबंधित पत्तन के रेल इंजन द्वारा माल डिब्बों की दुलाई को सौदेदार माइनिंग होल्डरों/उपयोगकर्ताओं की अतिरिक्त शक्ति की आवश्यकता रखने बोर्ड द्वारा समय-समय पर अनुमोदित दुलाई प्रस्ताव के अंतर्गत शामिल है।</p> <p>(ii). नए निर्मित माल डिब्बों की स्टेविलिंग याई तक दुलाई के लिए।</p> <p>क्रम सं. 9- स्टेविलिंग प्रभार</p> <p>किराए की उम्र तब के अंतर्गत दी जानेवाली प्रस्तावित सेवाएँ निम्नलिखित -</p> <p>लिफ्ट कोयलादा पत्तन न्यास के अपने ट्रैक मूहैया कराने के रूप में है</p> <p>(i). नए निर्मित माल डिब्बों की स्टेविलिंग के लिए</p> <p>(ii). पार्श्व माल डिब्बों की स्टेविलिंग के लिए</p> <p>क्रम सं. 10- अतिरक्षण, स्थानीय दुलाई, और माल डिब्बा किराया/विलंब-शुल्क</p> <p>यह पत्तन निम्नलिखित मूहैया कराने हेतु समय-समय पर रेलवे बोर्ड द्वारा अनुमोदित किए गए हैं</p> <p>प्रकार रेलवे प्रभार -</p> <p>(i). माल डिब्बों द्वारा कोयला पत्तन के गणपति से अतिरक्षण प्रभार लगाया जाता है।</p> <p>(ii). स्थानीय दुलाई प्रभार कोयलादा पत्तन न्यास के इंटरचेंज याई तथा कोयलादा पत्तन न्यास रेलवे प्रणाली द्वारा कार्य में लाए गए माल डिब्बों के लोडिंग/अनलोडिंग स्थल के बीच पत्तन न्यास की आवश्यकताओं के लिए प्रभारित किया जाता है।</p> <p>(iii). पत्तन डिब्बा विलंब/किराया शुल्क रेलवे बोर्ड द्वारा समय-समय पर जारी अधिसूचना के अनुसार निःशुल्क अवधि से अधिक रिले तक माल डिब्बों रखने के कारण शरणांग रेलवे/उपयोगकर्ताओं के अयोग्य कार्यों के लिए लिया जाता है।</p> <p>क्रम सं. 11- समेकित प्रभार</p> <p>(क) और (ख) सार्वजनिक प्रभार, किराया प्रभार जैसे विभिन्न प्रभारों का समेकित करने का पश्चात तब पिछले 15 से अधिक वर्षों से केडीएस के रेलवे कार्य की कुछ परिचालन लागत की जाँचपूर्ति करने हेतु केडीएस पर लगाया जा रहा है। पत्तन रेलवे के उपयोगकर्ताओं पर यदि यह प्रभार लागू शुरु न किया जाता तो रेलवे पर्यावरण में अत्यधिक घाटा होता, जिसका नुकसान अन्य उपयोगकर्ताओं को उठाना पड़ता।</p> <p>(घ) यह माल प्रभार है जिसकी व्याख्या ऊपर अलग से की गई है।</p>
	<p>(ग) कोयलादा पत्तन न्यास कि किराए के निष्पत्ति के लिए प्रस्तावित सेवाओं कि उम्र रेलवे बोर्ड के कार्यालय में नहीं आती। जरूरी नहीं कि विद्यमान प्रस्ताव में कितना उम्र तब की उम्र लगाया जा हो आवश्यक है।</p>	<p>क्रम सं. 10 के अंतर्गत की दरें रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित की जाती हैं। अन्य दरें उपयोगकर्ताओं को उपलब्ध कराने हेतु अपेक्षित विभिन्न अतिरिक्त सेवाओं यथा कोयलादा पत्तन न्यास के रेल ट्रैक पर पत्तन के रेल इंजन से माल डिब्बों की लोडिंग/अनलोडिंग, नए-निर्मित/पार्श्व माल डिब्बों की स्टेविलिंग (स्टेविलिंग) आदि में सम्मिलित है। रेलवे बोर्ड पत्तन रेलवे की कार्य लागत के आधार पर अपनी दरें निर्धारित नहीं करता।</p>
<p>(क) खण्ड 10 के अंतर्गत (ii) का प्रस्तावित नए पोट के न्यास में सामान्य शिफ्ट के बाद फ्लॉटिंग क्रैन युक्त किए जाते पर रेल के किराए की दर जो रेल न्यास पत्तन के प्रकार के मानक प्रस्तुत किए जाते।</p>		<p>किराया प्रभार/किराया क्रम सं. 10 के अंतर्गत की दरें रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित की जाती हैं। इस समय यह पोट नॉन-ग्रेड है, जिसके लिए इस पोट का संचलन बहुत कार्यों के लिए होता है जिसमें विभिन्न क्षेत्रों में इस पर परिचालन व्यय होता है। पोट की स्वीकृत कर्मचारी संख्या 34 है और संशोधन इस पर न्यूनतम 24 व्यक्ति कार्यरत हैं। इसके फलस्वरूप एक न किए जाने पर भी बीबीसी में घटे जहाजों की रिपोर्टों के कारण में इस पर बहुत परिचालन लागत आती है। विशेषकर नए माल डिब्बों की वृद्धि के कारण के किराया प्रभार में हुई वर्तमान वृद्धि से भी इसके 8 घंटों की परिचालन लागत तक पूरी नहीं होती। सामान्यतः इस प्रकार के क्रैन की दरें 'प्रति शिफ्ट' आधार पर निर्धारित की जाएँ न कि '8 घंटों के शिफ्ट' के लिए, किंतु कोयलादा पत्तन न्यास ने</p>

		<p>दर में मामूली वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है जो बाजार चलित नहीं है। किंगी राहक को अत्यधिक निवेश एवं परिचालन लागतवाली 30 टन या उससे अधिक की फ्लोटिंग क्रेन प्रति 8 घंटे के परिचालन के लिए 80,000/-रु. पर उपलब्ध करना भी महंगा नहीं होता।</p>
	<p>(ख). पत्तन रेलवे ट्रैक पर प्रथम तीन दिनों के लिए सीएफएस परिचालकों के माल डिब्बों पर माल डिब्बे का स्टेवलिंग प्रभाव लगाने से छूट देने का कारण/आधार प्रस्तुत किया जाए।</p>	<p>ट्रकों की जगह सीएफएस ऑपरेटर के स्वामित्ववाले माल डिब्बों द्वारा कन्टेनरों को सीएफएस तक ले जाने की नई संकल्पना को प्रोत्साहित करने में कोलकाता जैसे नगर-पत्तन की सड़कों पर भीड़-भाड़ कम हुई है। यतः पत्तन ने प्रथम तीन दिन की छूट के लिए सीएफएस ऑपरेटर का अवरोध मान लिया है।</p>
(xxvii).	<p>यह देखा गया है कि कोएपीटी ने सूखे बंदरगाहों के लिए प्रभावों से संबंधित विद्यमान भाग-V में कई परिवर्तनों का प्रस्ताव किया है। कोलकाता पत्तन न्यास दर-मान के प्रस्तावित नमूने में किए जानेवाले प्रत्येक परिवर्तन का औचित्य दें। कोलकाता पत्तन न्यास कार्यों सहित प्रस्तावित प्रत्येक आशोधन के फलस्वरूप पड़नेवाले वित्तीय प्रभाव की जानकारी दें।</p>	<p>भाग-V अर्थात् सूखा बंदरगाह प्रभाव संरचना मुंबई पत्तन न्यास की दर अनुसूची के अनुरूप बनाई गई है। कोलकाता में एक पोत के लिए हमारे पास अलग-अलग पांच सूखे बंदरगाह हैं और सामान्यतः बड़े आकारवाले पोत कभी-कभी सूखे बंदरगाह में रुकते हैं। सूखे बंदरगाह के आकार तथा एक समय एक ही पोत के सूखे बंदरगाह में रुकने की बात को ध्यान में रखकर कोलकाता में सूखे बंदरगाह में रुकनेवाले छोटे पोतों के लिए प्रस्तावित दर में इष्टम आय तक नहीं होती। यहाँ तक कि प्रस्तावित दर में संशोधन के बाद भी इस कार्य से होनेवाले कुल घाटे की भरपाई नहीं होती। कोलकाता पत्तन में अतिरिक्त पोत सामान्यतः सूखे बंदरगाह में अधिक दिनों तक रुकते हैं जिससे राजस्व अर्जन प्रभावित होता है।</p>
(xxviii).	<p>कोएपीटी संस्वीकृति 20.11 में यथाप्रस्तावित कोएपीटी के पोतों के सूखा बंदरगाह प्रभावों पर 20% की रिशायन का औचित्य दें। "केओपीटी पोत" शब्दावली की व्याख्या की जाए।</p>	<p>"केओपीटी पोतों" का आशय कोलकाता पत्तन न्यास के स्वामित्ववाले पाइलट पोतों, टगों, ड्रेजर्स, लांचों, डिस्पैच पोतों, अनुसंधान पोतों, फ्लोटिंग क्रेन, जेट ड्रेजर्स आदि से है।</p>
(xxix).	<p>ऐसा प्रतीत होता है कि खंड 24.1 के अंतर्गत क्रम संख्या 7 पर कोएपीटी ने विजली की आपूर्ति हेतु प्रभाव की शुरुआत की है। कार्य के साथ प्रस्तावित प्रभावों का औचित्य दें।</p>	<p>विजली की आपूर्ति की दर कोई नई शुरुआत नहीं है। विद्यमान दर-मान में विजली आपूर्ति की दर खंड 22.1(7) के अंतर्गत निर्दिष्ट की गई है। जिनका अवलोकन किया जाए। किंतु, विजली प्रशुल्क तथा संबंधित लागतों में वृद्धि पर विचार करते हुए इस दर को बढ़ाया गया है।</p>
(xxx).	<p>इसी प्रकार खंड 24.1 के अंतर्गत क्रम सं. 9 पर कोलकाता पत्तन न्यास ने वायवीय रक्षक आवरण उपलब्ध कराने हेतु प्रभाव शुरू किए हैं। कोएपीटी प्रस्तावित प्रभाव का हिसाब लगाने हेतु विचार किए गए लागत के तत्वों को प्रस्तुत करते हुए प्रस्तावित प्रभाव का औचित्य सिद्ध करें।</p>	<p>वायवीय रक्षक आवरणों के अभिग्रहण पर 2010-11 में पूँजी प्रदान की गई है। रक्षक आवरणों के रखरखाव और अनुग्रहण से संबंधित विभिन्न लागतों पर फार्म-5(बी)(iii) के अंतर्गत उप-सेवा 'वर्थ हायर' पर विचार किया गया है। उक्त उप सेवा के अंतर्गत सेवाओं में होनेवाला अनुमानित अर्जन भी शामिल किया गया है। लागत विवरण की अंतिम स्थिति कोएपीटी द्वारा प्रस्तावित दर का औचित्य सिद्ध करती है।</p>
(xxxi).	<p>केडीएस या एचडीसी में आने के बाद कार्गो कन्टेनर कार्य के लिए अन्य बंदरगाह प्रणाली पर जाने के पूर्व सैंड हेड पर जाने को अपेक्षित पोतों की खिंचाई और मार्गदर्शन पर कोएपीटी लागत के धारों सहित अतिरिक्त 50% प्रस्तावित शुल्क लगाने का औचित्य दें।</p>	<p>खंड 25.1 के अनुसार सामान्य खिंचाई एवं मार्गदर्शन सेवा सैंड हेड पर शुरू होकर सैंड हेड पर पूरी होती है। दर-मान एकल यात्रा में पोतों को एक बंदरगाह प्रणाली से दूसरी बंदरगाह प्रणाली तक के गमन पर शिफ्टिंग प्रभाव लगाने का उपबंध भी करता है। किंतु, कुछ मामलों में पोत एक बंदरगाह प्रणाली के कार्गो परिचालन के बाद सैंड हेड होकर अन्य बंदरगाह प्रणाली में जाते हैं। खंड 25.1 के उपबंध के अनुसार उक्त पोतों पर 200% शिफ्टिंग और मार्गदर्शन शुल्क लिया जाएगा। किंतु यदि कार्गो परिचालन हेतु संबंधित पोत एकल यात्रा में अन्य बंदरगाह प्रणाली पर जाए और विभिन्न परिचालनगत कारणों से पोत को सैंड हेड से होकर गुजरना पड़े तो ऐसे मामलों में खिंचाई और मार्गदर्शन पर कोएपीटी ने 200% की जगह 150% की निम्नतर दर का प्रस्ताव किया है।</p>
(xxxii).	<p>खंड 28.1 की क्रम संख्या 1 और 2 के अंतर्गत यथाप्रस्तावित 200 टन से कम और अधिक के पोतों के ठहराव हेतु निर्धारित विद्यमान स्लैब को बदलने के कारण बताए जाएँ। 1001 से 1500 टन तक के तथा 1500 टन से अधिक के पोतों के लिए दो नए स्लैब चालू करने का कारण भी बताया</p>	<p>दोनों श्रेणी के पोतों के मामले में कार्गो कार्य में पाँच दिन से अधिक का समय नहीं लगना चाहिए। किंतु, यह देखने में आया है कि पोत (विशेषकर छोटे पोत) कई तरह के बहाने बना कर बंदरगाह का उपयोग लंगर डालने की जगह के रूप में कर रहे हैं। इसके कारण बंदरगाहों में भीड़-भाड़ हो रही है। उपर्युक्त प्रथा को हतोत्साहित करने के लिए कोलकाता पत्तन न्यास ने 5 दिन से अधिक ठहराव पर दंडिक दरों का प्रस्ताव किया है। ये दरें उत्तरोत्तर बढ़ाई गई हैं। तथापि 1000 टन के पोतों के लिए प्रयोज्य 5 दिन के ठहराव</p>



	जाए।	<p>की दर विद्यमान दर-मान के स्तर पर ही रखी गई है ताकि वास्तविक कार्यों कार्य को सुगम बनाया जा सके।</p> <p>इसके अतिरिक्त ड्राफ्ट प्रतिबंधों के कारण बड़े आकारवाले अधिकाधिक अंतर्देशीय पोत कोलकाता पत्तन न्यास में आ रहे हैं। ये पोत मूलभूत सुविधाओं का भी उतना ही उपयोग करते हैं जितना तदनुसूची तटीय/विदेशी पोत करते हैं।</p> <p>उपर्युक्त पर विचार कर कोलकाता पत्तन न्यास ने 1001-1500 टन के अंतर्देशीय पोतों तथा 1501 टन से अधिक के अंतर्देशीय पोतों के लिए निम्न दर संरचना का प्रभाव किया है।</p>
(2.4.2.1)	कोलकाता पत्तन न्यास विभिन्न स्लैब संरचना के लिए लागू प्रस्तावित बंदराह टोल प्रभाव का हिसाब निकालने का आधार बनाए।	<p>संप्रति 15 टन से अधिक के सभी पोतों पर 9.00 प्रति टन के हिसाब से अधिकतम 1000.00 रु. तक का बंदराह टोल प्रभारित किया जाता है। उपर्युक्त प्रबंधन तत्कालीन छोटे आकार के अंतर्देशीय पोतों को ध्यान में रखकर किया गया था। किंतु ड्राफ्ट प्रतिबंधों के कारण अधिकाधिक बड़े अंतर्देशीय पोत कोलकाता पत्तन न्यास में आ रहे हैं।</p> <p>500 टन से कम के छोटे बाजरे द्वारा ली जा रही सुविधा का प्रकार 1500 टन के बाजरे द्वारा ली जा रही सुविधा के प्रकार से काफी भिन्न है। वस्तुतः अंतर्देशीय बजरो के बड़े आकार के कारण उक्त बड़े बजरो के आगमन/निकास हेतु काफी-कभी उनके संबलन पर अथवा से नियंत्रण ली रखना पड़ता है।</p> <p>उपर्युक्त कारणों पर विचार करते हुए अंतर्देशीय बजरो के आकार के आधार पर बंदराह टोल दरों का निर्धारण कुछ स्लैबों में किया गया है ताकि छोटे आकार और क्षमतावाले बजरो की तुलना में बड़े आकार और क्षमतावाले बजरो पर अधिक दर प्रभारित की जाए।</p>

10.1 इस संदर्भाधीन मामले में कोलकाता में कोलकाता पत्तन न्यास के परिसर में 25 अगस्त 2010 को एक संयुक्त सुनवाई की गई। कोलकाता पत्तन न्यास ने अपने संशोधित प्रस्ताव पर एक पवर पॉइंट प्रस्तुति की। संयुक्त सुनवाई में कोलकाता पत्तन न्यास तथा संबंधित उपयोगकर्ताओं/सांगठनिक निकायों ने अपने विचार प्रस्तुत किए।

10.2 संयुक्त सुनवाई में कोलकाता पत्तन न्यास से कुछ सूचना/स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया। कोलकाता पत्तन न्यास ने उसका उत्तर दिया। संयुक्त सुनवाई के दौरान हमसे मांगी गई सूचना तथा उस पर कोलकाता पत्तन न्यास के जवाब नीचे की सारिणी में दिए जा रहे हैं:

क्रम सं.	अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण	कोलकाता पत्तन न्यास का उत्तर
(i).	कोलकाता पत्तन न्यास के संदर्भाधीन प्रस्ताव के संबंध में कई उपयोगकर्ता संगठनों की टिप्पणियों पर कोलकाता पत्तन न्यास के उत्तर में उनको द्वारा उठाए गए मुद्दों का सही भरोसा नहीं होता। कोलकाता पत्तन न्यास अपने द्वारा प्रस्तुत किए गए उत्तर का पुनरीक्षण करे तथा उपयोगकर्ताओं द्वारा उठाए गए मुद्दों का समाधान करनेवाला एक व्यापक उत्तर दे।	(कोलकाता पत्तन न्यास ने उपयोगकर्ता संगठनों की कुछ टिप्पणियों का उत्तर दिया है। उपयोगकर्ताओं की टिप्पणियों के साथ ये टिप्पणियाँ संबंधित संगत न्यतों पर समाविष्ट की गई हैं।)
(ii).	पेंशन दायित्व का निर्वाह करने हेतु कोलकाता पत्तन न्यास ने 10% लेवी का प्रस्ताव किया है। कोलकाता पत्तन न्यास इस संबंध में संबंधित तथ्यों और औचित्य के साथ एक विस्तृत प्रस्ताव दे। यह उल्लेखनीय है कि कोलकाता पत्तन न्यास इस बात पर राजी हो गया है कि यदि पेंशन लेवी का अनुमोदन किया गया तो प्रथम दृष्टांत के रूप में पेंशन लेवी तीन वर्ष की अवधि तक	<p>कोलकाता पत्तन न्यास ने पेंशन दायित्व का निर्वाह करने के प्रयोजनार्थ अनुमोदन किए जाने हेतु नए दर-मान पर विशेष दर अधिरोपित करने का प्रस्ताव किया है।</p> <p>कोलकाता पत्तन के न्यासी बोर्ड ने उक्त लेवी लगाने के प्रस्ताव का अनुमोदन किया है। भारत सरकार, बेतन और भत्ता निपटान, संशोधित पेंशन का भुगतान जैसे सक्षम प्राधिकरण द्वारा समय-समय पर दिए गए नए आदेश के अनुसार दायित्व का निर्वाह करने हेतु कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा अंगीकृत योजना को विस्तार से प्रतिपादित करना आवश्यक है। इस विशेष मुद्दे की</p>

मीमित होगी

अवधि नीचे दी जा रही है:

(iii) अन्य न्यासियों द्वारा रखी जा रही निधि एवं एल आई सी के माध्यम से जो उक्त निधि रखने हेतु उत्तरदायी तथा अपने दायित्व का निर्वाह करनेवाला है, पेंशन आहरण करने के साथ-साथ, कोलकाता पत्तन न्यास पेंशन का आहरण करनेवाले पेंशनभोगी

(iv) बनाने के लिए यह जानना आवश्यक है कि भोटे पेंशन आहरण न्यासियों के दो समूह हैं:

(a) 01.04.2004 के पूर्व सेवानिवृत्त पेंशनभोगी

और

(b) 01.04.2004 के बाद सेवानिवृत्त पेंशनभोगी

कोलकाता पत्तन न्यास से उपर्युक्त समूह (i) के अंतर्गत अवधि-पेंशनभोगियों में संबंधित सभी दायित्वों को पूरा करने हेतु जीवन की अवधि के लिए निधि में तत् अवधि के प्रयोजनार्थ धन का भंडारण हो निधि में प्रति वर्ष जमादान करना पड़ता है। उपर्युक्त अवधि-पेंशनभोगियों की धारा 2(4)(iv) के अंतर्गत स्विचिंग व्यवस्था के रूप में निधि में जमादान पर आवश्यकता जाय पाये हेतु जीवन में निधि रखना आवश्यक है।

इसके अतिरिक्त यह सूचित करना भी आवश्यक है कि भारत में दिनांक 1991 की धारा-1(4)(2) के अनुसार भारत के प्रमुख पत्तन न्यास पेंशन में आहरण करने वाले क्योंकि प्रमुख पत्तनों को भारतीय अधिकारिता के अंतर्गत रखा था।

यह धारण से संशोधन कर कर निर्दिष्ट वर्ष 2004-05 में भारत में प्रमुख पत्तन न्यास प्राधिकरण की परिभाषा में विद्यमान विदेशी पत्तन न्यास पेंशन को पत्तनों द्वारा उड़ाए जा रहे भोटे पेंशनभोगी के लिए प्रयुक्त।

उपरोक्त अधिनियम की धारा-2 (iv) में संख्या 2004-05 में प्रयुक्त निधि में अनुवाद निधि का प्रवर्धन भारतीय जीवन बीमा निधि के अंतर्गत स्विचिंग द्वारा किया जा सकता है।

(v) उपर्युक्त के परिप्रेक्ष्य में दिनांक 01.04.2010 और अन्य पत्तन न्यास पेंशन कर्मचारियों के दायित्व के निर्वहण के लिए सीधी एल आई सी या अन्य पत्तन न्यास प्राधिकरण, अधिवर्षिता निधि तथा उपदान निधि, का भुजन किया गया है। उपर्युक्त के लिए प्रयुक्त आकाश निधि का प्रवर्धन भारतीय जीवन बीमा निधि द्वारा वार्षिक मूल्य निर्धारण के माध्यम से 1.04.10 के बाद प्रयुक्त किया गया। महाई शाखा राहत तथा पेंशन संबंधी कार्य करते में का निधि प्रयुक्त है। तब तक उक्त भुजन निर्धारण को निरन्तर रूप में अद्यतन किया जायेगा।

(vi) जैसा कि पहले कहा जा चुका है निधि का प्रबंध भारतीय जीवन बीमा निधि द्वारा आयकर प्राधिकरण के विधिवत अनुमोदन में किया जायेगा। निधि के निष्पादन के आधार पर किया जाता है। आंशिक रूप से निधि का प्रबंध बनाया गया है। दिनांक 01.04.2004 की तिथि से 11,700 कर्मचारी इसके दायरे में आते हैं।

(vii) दिनांक 01.04.2004 के पूर्व सेवानिवृत्त लगभग 20,000 पेंशनभोगी, परिवार पेंशनभोगियों आदि को प्रति माह पेंशन और अन्य लाभकारी लाभों के भुगतान के दायित्व के निर्वहण पर कुछ असी तथा कुछ सीमा तक कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तुत विवरण कृपया देखा जाए, उत्तर के साथ सलग विशेष रूप से मद सं. 7 पैरा बी और फार्म सं. 3ए तथा डी पेंशन में भेजे जा रहे हैं।

(viii) जैसा कि पहले कहा जा चुका है जब तक कोलकाता पत्तन न्यास के अवधि-पेंशनभोगियों से भुगतान किए जाते रहे तब तक दिनांक 01.04.2004 के पूर्व सेवानिवृत्त पेंशनभोगियों की देयताओं को पूरा करने के लिए निधि नहीं की। भारतीय जीवन बीमा निगम द्वारा रखे जाने हेतु निधि जुटाने के लिए विदेशी पत्तन न्यास के अनुरूप वार्षिकी उगाहने के उद्देश्य में कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा एक वैसी ही योजना अपनाई गई है। यह धारण है कि टीमटी ने विशेष दरें लगाकर बीपीटी को उपर्युक्त योजना शुरू कर

की अनुमति दी है।

(x). दिनांक 01.04.2004 के पूर्व सेवानिवृत्त पेंशनभोगियों को पेंशन आदि का भुगतान करने हेतु दायित्व का निर्वहण करने के प्रयोजनार्थ सृजित की जा चुकी निधि का उपयोग न करने का यह तकनीकी कारण रहा है कि अनुमोदित अधिवर्षिता निधि और उपदान निधि का उपयोग केवल उन्हीं कर्मचारियों के लिए किया जाएगा न्यास विनियम के सृजन की तारीख अर्थात् 01.04.2004 को नौकरी में थे।

(xi). अतः एक वार्षिकी योजना खोले जाने की आवश्यकता थी।

(xii). विवरण से यह देखा जा सकता है कि उक्त वार्षिकी योजना में कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा पहले ही अंशदान किया जा चुका है। राजस्व के प्रभार्य व्यय के रूप में जमा की जा चुकी राशि के दायरे में फरवरी, 2002 और मार्च, 2004 के बीच सेवानिवृत्त 2,157 कर्मचारी आते हैं। उन भूतपूर्व कर्मचारियों की पेंशन देयता के लिए 17.13 करोड़ रु. की राशि का सीधा भुगतान कोलकाता पत्तन न्यास के आंतरिक संसाधनों से किया गया। इसके अतिरिक्त बाकी निधि पर कोलकाता पत्तन न्यास ने व्याज के रूप में 14 करोड़ रु. भी प्राप्त किए हैं। उक्त राशि एफएमआई के अंतर दर्शायी गई है। यह निवेदन है कि योजना में और भी अंशदान से इसके दायरे में आनेवाले पेंशनभोगियों की संख्या बढ़ेगी।

(xiii). तथापि उक्त योजना बनाने के पूर्व भारतीय जीवन बीमा निगम ने वीमांकिक मूल्य निर्धारण किया है जिसके लिए कोलकाता पत्तन न्यास के नियमित अंशदान से बनाई जानेवाली 1141 करोड़ रु. की आधारभूत निधि चाहिए ताकि दिनांक 31.03.2004 के पूर्व सेवानिवृत्त कर्मचारियों की पेंशन आदि के लिए किसी तरह के भुगतान की आवश्यकता न हो।

(xiv). अब इस प्रस्ताव का समर्थन करना जरूरी है क्योंकि कार्गो लडार्ड-उत्तराई कार्यकलापों तथा पोत संबंधित कार्यकलापों के लिए भी प्रस्तावित दरों पर 10% विशेष दरें अधिरोपित करने की माँग की गई है। आगे यह देखा जा सकता है कि प्रस्तावित प्रशुल्क, जिसमें दरों की वृद्धि का प्रस्ताव शामिल है, दिनांक 01.04.2004 के पूर्व सेवानिवृत्त पेंशनभोगियों के पक्ष में दायित्व का निर्वहण करने हेतु कोई अंशदान नहीं करता। दिनांक 01.04.2004 के पूर्व सेवानिवृत्त कर्मचारियों की पेंशन का प्रतिवर्ष औसत भुगतान लगभग 200 करोड़ रु. है।

(xv). जैसा कि ऊपर उल्लेख किया गया है कि दिनांक 01.04.2004 के पूर्व की देयताओं को पूरा करने हेतु कोलकाता पत्तन न्यास के पास कोई निधि न होने के कारण कार्गो और पोत लडार्ड-उत्तराई कार्यकलापों से प्राप्त यथाप्रस्तावित आय के आधार पर प्रथम दृष्टांत पर 3 वर्ष की अवधि के लिए 10% की दर से विशेष दरें अधिरोपित कर एलआईसी के माध्यम से वार्षिकी योजना जारी रखी जाए। उक्त अधिरोपण से प्रस्तावित अवधि में अर्थात् 2012-13 तक क्रमशः 93.05 करोड़ रु., 98.63 करोड़ रु. और 102.84 करोड़ रु. की राशि सृजित होगी। किंतु यह भी प्रस्तावित अंशदान को पूरा करने में अपर्याप्त होगी, जैसा कि फार्म सं.-3ए और 3मी में दी गई सारिणी में देखा जा सकता है। अतः कोलकाता पत्तन न्यास को शेष राशि का अंशदान प्रस्तावित दरों के संशोधन के माध्यम से करना होगा।

(xvi). सामान्य एसओआर पर न्यूनतम 3 वर्ष की अवधि के लिए 10% विशेष दर की अनुमति दी जा सकती है।

(iii). जैसाकि पहले कहा गया है, कोलकाता पत्तन न्यास हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स (एचडीसी) की बर्थ सं. 2 और 8 की सेवाओं के लिए दरों का निर्धारण करने हेतु अलग से एक विस्तृत प्रस्ताव प्रस्तुत करे।

1 जनवरी 2010 के टीएएमपी के पत्र में की गई टिप्पणी तदर्थ आधार पर कतिपय प्रभार लगाने हेतु कोलकाता पत्तन न्यास के प्रस्ताव से संबंधित थी क्योंकि आउटसोर्सिंग के माध्यम से एचडीसी के दो बर्थ पर कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा दी जानेवाली सेवाएँ विद्यमान दर-मान में शामिल नहीं की गई थीं। किंतु इस प्रयोजनार्थ कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा नियुक्त कंट्राक्टर विभिन्न कारणों से कार्य शुरू नहीं कर पाया और एकदम हाल ही में मंत्रालय के निदेश के अनुसरण में कोलकाता पत्तन न्यास ने कंट्राक्टर को निर्देश दिया है कि वह कार्य आरंभ करने के प्रमाणपत्र के लिए संगत मुद्दों का निपटान कर ले। चूँकि कंट्राक्टर ने अभी भी कार्य शुरू नहीं किया है इसलिए तदर्थ आधार पर

परिष्कार करने हेतु प्रस्तावित करें किसी ग्राहक से नहीं ली गई है। किंतु अब यह आशा की जा रही है कि कंट्राक्टर शीघ्र ही कार्य शुरू कर देगा।

पर्यावरण और दर-मान में सामान्य संशोधन का प्रस्ताव प्रस्तुत करने समय प्रस्तावित सामान्य दर-मान संरचना में इस अतिरिक्त सेवाओं के मुद्दे शामिल किए गए हैं। उप सेवा के एवज में प्रस्तावित दर पर इन दो वर्थों पर दी जा रही विभिन्न अतिरिक्त सेवाओं से होनेवाली अनुमानित आय पर आमतौर पर विचार में विधिवत विचार किया गया है तथा लागत विवरण में दीएएमपी द्वारा निर्धारित सूत्र के अनुसार कंट्राक्टर को भुगतान करने तथा उस पर होनेवाले ऊपरी व्यय के निर्धारण हेतु अनुमानित लागत पर विचार किया गया है। इसके अतिरिक्त इस विषय में टीएएमपी के 10 अगस्त 2010 के पत्र के अन्तर्गत से मांगा गया स्पष्टीकरण भी प्रस्तुत किया गया है। यह भी उल्लेख किया जाता है कि एमएचसी सहयोग उपलब्ध कराने हेतु प्रस्तावित प्रस्तावों पर 1 अक्टूबर 2010 के पत्र में दी गई टीएएमपी की टेम्प्लेट पर विचार करने हूए प्रस्तावों का पत्तन न्यास ने सामान्य दर-मान में 'विदेशी' और 'तटीय' कार्यों पर प्रभावित करने हेतु दर में संशोधन कर भिन्न दर का प्रस्ताव किया है।

## 10.3.

- (i). उपर्युक्त के अतिरिक्त कोलकाता पत्तन न्यास ने आगे निम्नलिखित का प्रस्तुतीकरण किया है- जुलाई 2010 में लागत विवरण प्रभावित करने समय पूर्व की अवधि (2006-07 से 2009-10 तक) से संबंधित वेतन और भत्तों के व्यय पर लेखों के अनुसार विचार किया। 2006-07 और 2007-08 के लेखों से 1 अक्टूबर 2007 से देय वेतन और भत्तों के संशोधन के लिए कोई विशेष प्रावधान नहीं किया गया। इस संबंध में वर्ष 2008-09 में पहले एक अंश का तथा 2009-10 में शेष अंश का प्रावधान किया गया। इसके उपरान्त 2008-09 और 2009-10 के लेखों में वक्तव्या वेतन शामिल है। अब चूंकि वेतन और भत्तों में संशोधन से संबंधित अंतिम आदेश मिल गया है तथा 2008-09 तथा 2009-10 से संबंधित लागत विवरण में वक्तव्या वेतन संघटक को अब संबंधित वर्षों के लागत विवरण में समायोजित कर दिया गया है तथा लागत विवरण तैयार किए गए हैं और तदनुसार प्रस्तुत किए गए हैं।
- (ii). संवीक्षा और ड्रेजिंग सर्विसेस हेतु प्रमाणीकरण पर वर्ष 2009-10 की सरकारी लेखा परीक्षा का कार्य हाल ही में पूरा हुआ है और सरकारी लेखापरीक्षा द्वारा नामंजूर की गई राशि प्रस्तुत किए जा रहे संशोधित लागत फॉर्मेट में अब लागत प्रभार के रूप में दी गई है।
- (iii). 2009-10 में गलत प्रविष्टि के कारण एचडीसी में अर्जित किए गए वायवीय रक्षक कवच गलती से आस्ति के रूप में शामिल नहीं किए गए। अब 2010-11 में इन पर विचार किया गया है।

## 10.4.

कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तुत संशोधित लागत विवरणों द्वारा दर्शाये गए विनीय/लागत निहितार्थ नीचे दिए जा रहे हैं:

क्र.सं.	विवरण	प्रधानतः आय (रु. करोड़ में)				मुद्रा प्रविष्टि (पाटा(-) रु. करोड़ में)				प्रधानतः आय के प्रतिशत के रूप में प्रतिशत (पाटा(-) प्रधानतः आय के रूप में)				शेष आय प्रतिशत (पाटा(-) रु. करोड़ में)
		2010-11	2011-12	2012-13	Total	2010-11	2011-12	2012-13	Total	2010-11	2011-12	2012-13	Total	
1	प्रधानतः आय के रूप में	1069.16	1119.11	1164.68	3352.95	151.35	174.79	200.27	526.41	-17.37%	-15.62%	-17.21%	-16.73%	
	कार्या	458.84	528.93	552.48	1539.25	118.16	129.39	165.63	413.18	-24.16%	-22.34%	-21.42%	-22.64%	
	सहायक कार्या	213.73	279.77	292.99	786.49	154.31	168.56	488.23	811.10	-62.23%	-55.16%	-58.88%	-58.52%	
	संपदा	94.87	91.31	98.71	284.89	30.56	32.41	42.10	105.07	-31.03%	-33.04%	-33.06%	-32.36%	
	संपदा	211.72	217.89	224.27	653.88	128.26	130.08	130.08	388.42	60.65%	56.86%	58.94%	58.94%	
2	कोलकाता पत्तन न्यास के	335.39	386.52	402.51	1124.42	177.74	195.17	195.17	568.08	-37.88%	-45.97%	-48.49%	-44.11%	
	कार्या	191.56	184.18	192.51	568.25	74.28	80.38	80.38	235.04	-26.38%	-40.35%	-41.70%	-36.31%	
	सहायक कार्या	56.35	56.99	59.54	172.88	175.65	187.68	187.68	551.01	-298.50%	-308.21%	-312.50%	-302.30%	
	संपदा	13.37	14.08	13.50	40.95	21.89	23.63	65.92	111.44	-149.27%	-155.49%	-162.97%	-153.91%	
	संपदा	126.82	131.30	135.96	394.08	94.17	96.52	283.65	474.34	73.30%	71.72%	70.99%	72.00%	
3	एचडीसी संपदा के रूप में	671.77	732.59	762.17	2166.53	2.83	2.83	-5.10	-99.23	-5.51%	0.39%	-0.67%	-1.93%	
	कार्या	277.29	344.78	359.97	982.04	43.88	49.01	159.49	252.38	-22.40%	-12.73%	-13.61%	-16.23%	
	सहायक कार्या	209.78	222.79	236.13	668.70	21.34	19.12	43.32	83.78	1.37%	9.58%	8.31%	6.42%	
	संपदा	89.20	78.43	87.21	254.84	8.67	8.78	-26.18	-15.13	-10.88%	-11.06%	-13.49%	-12.81%	
	संपदा	84.60	86.79	88.43	259.82	34.09	33.56	103.11	171.76	41.76%	39.37%	38.96%	39.71%	

11. सम्मिलित सुनवाई के दौरान तथा उसके पश्चात कुछ प्रयोक्त संस्थाओं ने अपनी अतिरिक्त टिप्पणियां पेश की। उनसे प्राप्त टिप्पणियां केओपीटी को पुनर्निवेशन सूचना के रूप में अग्रेषित कर दिए गए। केओपीटी ने कुछ प्रयोक्ता संस्थाओं के बारे में अपनी टिप्पणी पेश की है।

12. दिनांक 25 अगस्त, 2010 को हुए सम्मिलित सुनवाई में केओपीटी को सलाह दी गई कि चिह्नित बिन्दुओं पर आगे कार्यवाई करें तथा आवश्यक स्पष्टीकरण के साथ अपना प्रस्ताव पेश करें। तदनुसार दिनांक 20 सितम्बर, 2010 को केओपीटी ने अपना प्रस्ताव प्रस्तुत किया। उक्त प्रस्ताव पर केओपीटी को आगे और सूचना/स्पष्टीकरण देने के लिए कहा गया। केओपीटी ने निम्नप्रकार अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण दिया है:

(i) बीओटी बर्थों को छोड़कर पत्तन की क्षमता

	(एमएमटी में)						
	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
फार्म 2ए में प्रदर्शित क्षमता	61.40	65.76	65.76	65.76	68.45	70.95	71.20
क्षमता बीओटी बर्थों को छोड़कर	57.17	61.53	61.53	61.53	64.22	66.72	66.97

(ii) बीओटी बर्थों को छोड़कर केओपीटी का यातायात

	(एमएमटी में)						
	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
फार्म 2ए में प्रदर्शित माल प्रचालन का परिमाण	55.049	57.329	54.220	46.295	47.143	48.054	50.835
माल बीओटी को छोड़कर	50.869	53.259	50.589	41.976	43.643	44.754	47.635

(iii) बीओटी प्रचालको से रायल्टी के रूप में किए गए दावे, जिनका भुगतान नहीं किया गया उन्हें आय के रूप में नहीं माना गया।

इस बारे में जो स्थिति है वह नीचे संलग्न है।

**बर्थ सं. 4 क**

बर्थ सं. 4 क के मामले में केओपीटी ने लाइसेंसधारी मेसर्स इंटरनैशनल सीपोर्ट्स (हल्दिया) प्रा.लि. (आईएसएचपीएल) पर बिल प्रेषित किया जिसमें माल प्रचालन प्रभार से प्राप्त आय जिसकी हिस्सेदारी नहीं मिली, बर्थ किराया-प्रभार तथा विलम्ब शुल्क आय, पर अंत वर्ती कालीन व्याज सहित रायल्टी का दावा किया गया। केओपीटी ने लाइसेंस-धारी द्वारा वसूल किए गए विशेष शुल्क की पूरी रकम व्याज सहित लौटाने के लिए भी मांग की लाइसेंसधारी द्वारा उक्त दावे को विवादग्रस्त ठहराने पर, केओपीटी ने उक्त दावे को केओपीटी तथा आईएसएचपीएल के बीच चल रहे विवाचन में शामिल करने की कोशिश की। यह विवाचन केओपीटी द्वारा प्रेषित किए गए उन बिलों के बारे में है जो आईएसएचपीएल द्वारा वाणिज्यिक प्रचालन शुरू करने की तारीख 7 दिसंबर, 2003 के बजाय दिनांक 14 मई, 2004 को विवेचन करने से प्राप्य बाकी रायल्टी के बारे में है। परंतु केओपीटी के वकील ने बाद में आईएसएचपीएल द्वारा इसे विवाचन में शामिल करने का विरोध करने पर इसे उठा लिया। तदनंतर केओपीटी ने उसके उपरोक्त दावों के बारे में आईएसएचपीएल द्वारा विवादग्रस्त ठहराए गए सभी विवादों को तथा अन्य चल रहे विवादों को विवाचन के लिए भेजा। केओपीटी ने अपना आर्बिट्रेटर भी नियुक्त कर दिया और आईएसएचपीएल से अपना आर्बिट्रेटर नियुक्त करने के लिए कहा। परंतु आईएसएचपीएल ने मामले को विवाचक के पास भेजने का केओपीटी के निर्णय को नहीं माना। इस विवाद के समाधान के लिए केओपीटी ने माननीय उच्च न्यायालय में प्रार्थना की है। मामला अभी विचाराधीन है। तदनुसार आज की तारीख तक आईएसएचपीएल द्वारा आर्बिट्रेटर नियुक्त न होने के कारण विवाचन शुरू नहीं हुआ है।

उपरोक्त परिप्रेक्ष्य में ऊपरोल्लिखित रायल्टी तथा ब्याज का दावा करते हुए केओपीटी द्वारा भेजे गए बिलों की वसूली अनिश्चित हो गई है एवं तदनुसार केओपीटी ने अपने वार्षिक लेखा में भी उक्त दावे को प्राप्य के रूप में नहीं शामिल किया।

उक्त राशि को जो रु.180.00 करोड़ से अधिक है तदनुसार फार्म-9 के तहत प्राप्य के रूप में नहीं दिखलाया गया। बाद में, अगर उक्त राशि की वसूली केओपीटी द्वारा कर ली जाती है तो खाते में तथा टीएएमपी में उसका समुचित प्रतिफलन होगा।

#### **बर्थ सं.-12:**

एचडीसी के बर्थ सं.-12 के मामले में जिसका लाइसेंस टीएम इंटरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल) को दिया गया जो कि की गई उद्धोषणा के विपरीत टीएमआईएलएल ने विशेष उद्धोष्यीय कंपनी के रूप में कार्य नहीं किया बल्कि इसके बदले उन्होंने साधारण उद्धोष्यीय कंपनी का गठन किया तथा पूरी कंपनी के लिए समेकित खाते बनाए रखे। इतना ही नहीं, उन्होंने अपने ग्राहकों को समेकित बिल जारी करना भी शुरू किया जिससे अनुमत गतिविधियों से राजस्व की आमदनी लगभग असंभव हो गई। जब मामले को टीएमआईएलएल के साथ उठाया गया तो उन्होंने एचडीसी के बर्थ सं.-12 के अलग-अलग लेखा हिसाब प्रस्तुत किए जो कि उनके सांविधिक लेखा-परीक्षकों द्वारा पहचान किए गए तथा कथित पहचान के आधार पर परियोजना के स्वतंत्र लेखा-परीक्षक ने टीएमआईएलएल द्वारा भुगतान की जाने वाली रायल्टी निर्धारित की। चूंकि टीएमआईएलएल ने स्वतंत्र लेखा-परीक्षकों द्वारा निर्धारित राशि का भुगतान नहीं किया, केओपीटी ने उसका दावा करते हुए बिल जारी किया।

टीएमआईएलएल ने तथापि बिलों को भुनाया नहीं तथा मामले को विवादास्पद संकल्प में भेज दिया गया। टीएमआईएलएल द्वारा उठाए गए विवादों को आबीट्रेशन में भेज दिया गया तथा विवाचन प्रक्रिया शुरू हो गई है।

इस परिप्रेक्ष्य में विवाचकों के निर्णय के फलस्वरूप कथित दावों की वसूली अब निर्भरशील हो गई है, केओपीटी ने इसे फार्म-9 के तहत प्राप्य में नहीं दर्शाया है। बाद में, अगर कथित राशि की वसूली केओपीटी द्वारा कर ली जाती है तो उसका समुचित प्रतिफलन खातों तथा टीएएमपी में होगा।

#### **(iv) कथित उप-सेवा अधिशेष होने के बावजूद कच्चे/पीओएल की दर में प्रस्तावित वृद्धि के कारण**

आवेष्टित सेवाओं की मूल प्रकृति के कारण कच्चे/पीओएल संचालन की गतिविधियों से अधिशेष उत्पन्न होता है तथा इस हद तक अन्य उप सेवाओं को आर्थिक सहायता मिलती है। इतना ही नहीं संचालन गतिविधियों में कमतर मात्राशक्ति के आवेष्टन के कारण इस प्रकार की गतिविधियों में वित्तीय एवं विविध शीर्षों में वितरण भी अल्पतम है चूंकि टीएएमपी द्वारा निर्धारित फार्मूला आज्ञा-पत्र देता है कि अवकाश प्राप्ति के लाभों का वितरण वित्तीय एवं विविध शीर्षों के तहत हो जिसका आधार समयोपरि घटा कर वेतन लागत होगा। वित्तीय विविध व्ययों के आबंटन की स्थिति जिसमें से 2009-10 तथा 2011-12 से 2012-13 (प्रस्तावित शुल्क दर पर) तक की वित्तीय विविध आय जो कि सितंबर 2010 में प्रस्तुत केओपीटी की लागत विवरणी में प्रतिफलित हुआ है, उसमें स्थिति और स्पष्ट हो जाएगी:-

[लाखों में]

उप सेवा/आबंटन (एकईएई-एएमआई)	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
तरल थोक	256.30	310.04	300.22	325.23
लौह अयस्क	3230.08	3371.31	3087.73	3328.70
कोयला	5979.47	6379.28	5999.78	6453.98
कंटेनर	4922.38	4222.38	4329.28	4558.66
सामान्य कार्गो	4291.86	3645.38	3577.88	3781.76

लागत विवरणी से यह भी प्रकट होता है कि सामान्य कार्गो को छोड़कर कार्गो संचालन सेवा के तहत सभी उप सेवाओं से परिचालन अधिशेष उत्पन्न होता है ऐसा प्रबंधन तथा साधारण शीर्षों के

आबंटन के बावजूद भी होता है परंतु वित्तीय एवं विविध शीर्षों के आबंटन के बाद घाटे में जा रहा है।

यह तदनुसार वित्त एवं विविध शीर्ष के आबंटन का ढंग अधिकांशतः प्रत्येक उप सेवा के अधिशेष/घाटे की परिसीमा निर्धारित करता है।

तथापि, केओपीटी ने तरल थोक माल की कीमत में लगभग 10% की नाम मात्र की वृद्धि प्रस्तावित की, इस तथ्य पर, विचार करते हुए कि प्रस्तावित दर पर तरल थोक माल के ग्राहकों को उसी स्थिति में रखा जाएगा जिसमें वे लगभग 10 वर्षों पहले थे। यह उल्लेख करना भी प्रासंगिक होगा कि यद्यपि पाइपलाइनों के विपथन के कारण कच्चे तेल का यातायात घट गया है, केओपीटी ने उसी कीमत को उगाही प्रस्तावित की है जो कि केओपीटी ने वर्ष में तरल थोक यातायात की 24 एमएमटी से अधिक का संचालन किया। परिणामस्वरूप कीमत-मान के दिखले संशोधन में पूर्व प्रचालन स्थिति में तुलना की जाय तो तरल थोक माल की कीमतों में पर्याप्त वृद्धि उच्च क्रॉस आर्थिक सहायता की तरफ नहीं ले जाएगी, प्रति एमटी आधार पर भी नहीं।

(v) सैंड हेड से होते हुए केडीएस तथा एचडीसी के बीच शिपिंग की संख्या

उपलब्ध रिकार्डों की साधारण छान-बीन से पता चलता है कि 2009-10 के दौरान सैंड हेड से होते हुए केडीएस तथा एचडीसी के बीच कुल 54 पोत एक जगह से दूसरी जगह लाए-ले जाए गए, जिसमें से 23 कंटेनर पोत थे तथा 31 गैर कंटेनर पोत थे।

(vi) एचडीसी के बर्थ सं. 2 तथा 8 पर विभिन्न कार्गो संचालन उपकरणों की आपूर्ति, परिचालन तथा रख-रखाव के लिए निविदा के माध्यम से आउटसोर्सिंग के द्वारा की गई सेवाओं से अनुमानित अर्जित आय के व्योरे।

एचडीसी के बर्थ सं. 2 तथा 8 पर विभिन्न कार्गो संचालन उपकरणों की आपूर्ति, परिचालन तथा रख-रखाव के लिए मेसर्स एबीजी हल्दिया बल्क टर्मिनल प्रा. लि. को दिए गए आदेश के अनुसार ठेकेदार मोयाइल हार्बर क्रेनों तथा ऑन बोर्ड परिचालन के लिए पे लोडरों तथा डंपरों, तथा विभिन्न शोर संचालन परिचालन के लिए पे लोडरों इत्यादि की आपूर्ति, परिचालन तथा रख-रखाव करेगा। वे तुलन सेतु उपलब्ध कराएंगे, परिचालन तथा रख-रखाव करेंगे। कार्गो शिपिंग कार्यकलापों की जिम्मेदारी जिसमें प्रभारों की उगाही, लेखाजोखा तथा परीबीक्षण की जिम्मेदारी तथा पिछले की तरह केओपीटी की होगी। चूंकि जहाज से सामान उतारने से लेकर सुपुर्दीगी तक का समस्त संचालन परिचालन को केओपीटी द्वारा पर्यवेक्षित किया जाना है तथा लेखाजोखा भी दिया जाता है, जल्द ही है कि समस्त परिचालन के समुचित कार्यकलापों हेतु पर्यवेक्षण का स्तर बहुत उच्चकोटि का हो।

बर्थ सं.-2 पर संचालन हेतु ठेकेदार को भुगतान करने के लिए औसत प्रत्यक्ष लागत (आयात के मामले में डानलोडिंग बर्थ के भंडारण पर अगर कार्गो के भंडारण की आवश्यकता हो तो तथा निर्यात के मामले में इसके विपरीत) प्रति एमटी रु 79.00 होगी (चढ़ाना उतारना - प्रति एमटी रु 49.00 + बर्थ से क्रे तक कार्गो का स्थानांतरण प्रति एमटी रु 15.00, भंडारण क्षेत्र में भंडारण तथा ढेर लगाना प्रति एमटी रु 5.00, एकत्रीकरण तथा शून्यीकरण-प्रति एमटी रु 10.00) तथा बर्थ सं. 8 पर प्रति एमटी (चढ़ाना उतारना प्रति एमटी रु 49.00 + बर्थ से क्रे तक कार्गो का स्थानांतरण - प्रति एमटी रु 9.00, भंडारण क्षेत्र में भंडारण तथा ढेर लगाना - प्रति एमटी रु 4.00, एकत्रीकरण तथा शून्यीकरण प्रति एमटी रु 7.00) अतिरिक्त वाहन के लिए (बर्थ के विशेष भंडारण क्षेत्र के अलावा बर्थ तथा भंडारण क्षेत्र के बीच वाहन) ठेकेदार ने प्रति मि.टन, प्रति किलोमीटर रु. 10.00 तथा प्रति एमटी, प्रति किलोमीटर रु. 3.00 क्रमशः निर्दिष्ट किया है। अपर्युक्त के अलावा ठेकेदार निर्धारित फार्मूला तथा साधारण मूल्य बढ़ोतरी के अनुसार 5% की दर से भंडारण में बढ़ोतरी के लिए हकदार होगा या तब भी ईंधन में बढ़ोतरी के लिए हकदार होगा जब कि थोक मूल्य सूचकांक में वृद्धि हो, दोनों में से जो भी कम हो, ऐसा हर दो वर्ष में होगा।

क्रे में लदान, क्रे से भंडारण क्षेत्र तक तथा सुपुर्दीगी के लिए लदान हेतु वाहन तथा इसके विपरीत स्थिति में वर्तमान दरों में लगभग 10% तक की वृद्धि हुई है जो कि नाम मात्र की वृद्धि है तथा उच्चतर दर की उगाही का प्रावधान किया गया है ताकि बर्थ के विशेष भंडारण क्षेत्र के अलावा बर्थ तथा किसी भंडारण क्षेत्र के बीच कार्गो की गतिविधि के लिए अपेक्षित अतिरिक्त वाहन की लागत

पर ध्यान दिया जा सके ऐसा तब जब कि लीड 1 दूरी कि.मी. से अधिक हो। कोकिंग कोल, गैर कोकिंग कोल तथा लाइमस्टोन के संचालन के मामले में जो कि अपेक्षित है कि इन दो बर्थों पर संचालन किए जाने वाले प्रमुख कार्गो हैं, कथित सेवाओं के लिए प्रति एमटी रु.90.00 की दर प्रस्तावित की गई है ताकि एक बर्थ के बीच तथा उसी बर्थ के विशेष भंडारण क्षेत्र के बीच कार्गो की गतिविधियाँ की जा सकें तथा बर्थ एवं भंडारण क्षेत्र के बीच कार्गो गतिविधि के मामले में रु. 120.00 प्रति एमटी ऐसा बर्थ के भंडारण क्षेत्र के अलावा होगा बशर्ते कि लीड दूरी 1 कि.मी. से अधिक हो। समग्रतः विदेशी कोकिंग तथा गैर कोकिंग कोल एवं लाइमस्टोन के मामले में (जो कि अपेक्षित है कि इन बर्थों पर संचालित किए जाने वाले प्रमुख कार्गो हैं) केओपीटी ने रु. 161.00 की उगाही प्रस्तावित की है [रु. 52.00+ रु. 90.00+ रु. 10.00+ रु. 9.00] जो कि रेल बाउंड कार्गो के लिए आउटसोर्सिंग के द्वारा दी जाने वाली उपर्युक्त सेवाओं के लिए होगा तथा रु.158.00 प्रति एमटी [रु. 52.00+ रु. 90.00+ रु. 10.00+ रु. 6.00] रोड बाउंड कार्गो के लिए सामान्य ऑन बोर्ड प्रभार तथा बार्फेज प्रभार साधारणतः लागू होगा।

नई सेवाओं के लिए दरों को प्रस्तावित करते समय केओपीटी ने टीएएमपी द्वारा दर्शाए गए ऊपरी व्यय के आबंटन के सिद्धांत का अनुपालन किया। सामान्य माल संचालन सेवाओं के विभिन्न उप सेवाओं के लागत विवरण और उप सेवा 'कोयला' विशेष रूप से देखा जाए। तथापि लागत विवरण में निर्देशित विस्तृत गणना के बिना, यदि केओपीटी के वर्ष 2009-10 का वार्षिक लेखा देखा जाता है, तो पता चलेगा कि केओपीटी का प्रबंधन और सामान्य व्यय सीधी लागत का लगभग 47.98 % है, जबकि वित्त व विविध व्यय [एफएमई ऋण एफएमआई] सीधी लागत का लगभग 55.79 % है। दोनों प्रकार को ऊपरी व्यय को एक साथ लेने पर लगभग 103.77 % होता है। उक्त प्रतिशत पर, उपरोक्त कार्यकलापों पर आबंटित ऊपरी व्यय बर्थ सं.2 के मामले रु.81.98 प्रति एमटी तथा बर्थ सं. 8 के मामले में रु.71.60 मि.टन आता है।

उपरोक्त प्रतिशत पर ऊपरी व्यय के आबंटन के पश्चात् बर्थ सं.2 पर संचालन हेतु उक्त सेवाओं के लिए प्रयोज्य दर रु.160.98 प्रति मि.टन तथा बर्थ सं.8 पर संचालन हेतु उक्त सेवाओं के लिए प्रयोज्य दर रु.140.60 प्रति मि.टन आता है। यह भी उल्लेखनीय है कि बर्थ सं.2 तथा बर्थ सं.8 की सीधी लागत क्रमशः रु.79.00 प्रति एम.टी तथा रु. 69.00 प्रति मि.ट के अतिरिक्त ठेकेदार ईंधन और सामान्य वृद्धि के पात्र है। जबकि सामान्य बढ़ोत्तरी पर रोक है, ईंधन बढ़ोत्तरी डीजल के मूल्य पर निर्भर करता है और मूल्य बिड के प्रस्तुति की अंतिम तिथि के पश्चात् डीजल के मूल्य में उल्लेखनीय वृद्धि हुई, जिसके कारण ठेकेदारों को उच्चतर भुगतान होगा।

(vii). मोबाइल हार्बर क्रेन प्रदान करने के लिए प्रस्तावित दरों को युक्तिसम्मत बनाना:

केओपीटी ने मोबाइल हार्बर क्रेन और पे-लोडर्स देने के लिए 52.00 प्रति एमटी लेवी का प्रस्ताव दिया विदेशी माल के लोडिंग/अनलोडिंग परिचालन के लिए तथा तटीय माल के लिए रु. 31.20 प्रति एमटी का प्रस्ताव दिया। उक्त काम के लिए तैनात ठेकेदार ने उक्त सेवाओं के लिए रु. 49.00 प्रति एमटी का दर दिया है।

प्रस्तावित शुल्क अन्य पत्तनों के समतुल्य सेवाओं/गैर सरकारी टर्मिनल द्वारा आरोपित शुल्क तथा केओपीटी पर वर्तमान में आयातक/निर्यातक द्वारा विभिन्न गैर सरकारी एजेंसियों को भुगतान किए जाने वाले शुल्कों पर आधारित है।

प्रस्तावित शुल्क अप-फ्रंट टैरिफ निर्धारित करने के लिए प्रयोज्य मानदण्ड से भी कम है। केओपीटी द्वारा इस संबंध में दिए गए परिकलन निम्न प्रकार है :-



## (क) एमएचसी के परिनियोजन के लिए शुल्क

विवरण	परिकलन	रकम (रु. में)
परिनियोजित किए जाने वाले एमएचसी की संख्या		3.सं.
दो नये एमएचसी तथा पाँच ग्रैन्स की लागत(रुपयों में)		405000000
एक पुरानी एमएचसी की लागत		120000000
एमएचसी का कुल पूंजीगत लागत		525000000
<b>प्रचालन पर सीधा व्यय</b>		
'- इन्धन/विद्युत	70 लिटर प्रति घंटा 4000 घंटों के लिए @ रु40/- प्रति लिटर	22400000
'- अनुरक्षण	पूँजीगत लागत का 5%	26250000
'- बीमा	पूँजीगत लागत का 1%	5250000
'- अन्य खर्चे	पूँजीगत लागत का 5%	26250000
'- मूल्य ह्रास	10.34% सीधी रेखा पद्धति से	54285000
कुल		134435000
नियोजित पूँजी से प्राप्त	पूँजीगत लागत का 16%	84000000
कुल लागत + प्राप्त		218435000
माल संचालन क्षमता वार्षिक		4000000
शुल्क प्रति एमटी		54.61

## (ख) हैच के भीतर पेलोडर नियोजन के लिए शुल्क:

विवरण	प्रचालन पर लागत	रकम (रु. में)
पे लोडर की संख्या		4 सं.
चार पे लोडरो पर लागत	रु..1900000/- प्रति पे लोडर	7600000
<b>सीधे प्रचालन लागत</b>		
'- इन्धन/विद्युत	10 लिटर प्रति घंटा @ Rs.40 प्रति लीटर की दर से 4000 घंटों के लिए	6400000
'-अनुरक्षण	पूँजीगत लागत का 5%	380000
'-बीमा	पूँजीगत लागत का 1%	76000
'-अन्य खर्चे	पूँजीगत लागत का 5%	380000
'-मूल्य ह्रास	10.34% सीधी रेखा पद्धति से	785840
कुल		8021840
लगाई गई पूँजी से प्राप्त	पूँजीगत लागत का 16%	1216000
कुल लागत + प्राप्त		9237840
माल संचालन क्षमता वार्षिक		4000000
शुल्क प्रति एमटी		2.31

एमएचसी तथा पेलोडर के परिनियोजन पर कुल प्रभार रु.56.92 प्रति एमटी बनता है। विदेशी/तटवर्ती में 90:10 के अनुपात को ध्यान में रखते हुए विदेशी माल के लिए अनुज्ञेय शुल्क रु.59.29 प्रति एमटी बनता है तथा तटीय-माल के लिए अनुज्ञेय शुल्क रु.35.57 प्रति एमटी बनता है।

viii) एचडीसी के बर्थ संख्या 2 व 8 पर एमएचसी द्वारा निष्पादित निर्गत के लिए संविदात्मक दण्ड/प्रोत्साहन का प्रावधान

दण्ड का प्रावधान

प्रति जलयान के आधार पर पोत द्वारा बर्थ पर दिवस का वास्तविक निर्गत	स्वीकृत शुल्क की प्रतिशत राशि जो देय होगी
18000 टन से 19999 टन	90%

16000 टन से 17999 टन	80%
14000 टन से 15999 टन	60%
14000 टन से कम	40%

#### प्रोत्साहन का प्रावधान

यदि सफल निविदादाता किसी पोत में निर्धारित प्रति दिवस निम्नतम स्तर उत्पाद (एमएलपी) से अधिक निर्गत करने में सफल होता है, तब उसे अतिरिक्त माल पर जो सफल निविदादाता द्वारा पोत वर्ष दिवस निर्गत के एमएलपी से अतिरिक्त संचालन करने के लिए स्वीकृत दर पर 10% प्रोत्साहन का भुगतान किया जाएगा। अतिरिक्त माल जिस पर प्रोत्साहन का भुगतान होगा उसका परिकलन निम्न रूप में किया जाएगा।

कुल माल लदान/उतारना ---  $(\text{एमएलपी} \times \text{पोत प्रचालन समय})$

24

#### (ix) गेट पर माल प्रदान/प्रापण प्रभार

वर्तमान शुल्क के दरों को अधिवृचित करते हुए टीएएमपी द्वारा अनुमोदित प्रभार के नाम-शीर्षकों में केओपीटी ने कोई परिवर्तन प्रस्तावित नहीं किया।

गोदी के भीतर भंडारण क्षेत्र का रख-रखाव केओपीटी द्वारा किया जाता है ताकि दोनों गोदी प्रणालियों के माध्यम से आयात एवं निर्यात कार्गो के संचालन के मुख्य व्यवसाय को आगे बढ़ाया जा सके। टीएएमपी के अनुमोदन के मुताबिक गेट सुपुर्दगी/प्राप्य प्रभार कार्गो पर उगाही योग्य हैं जो कि इसके अपने परिचालनगत क्षेत्र के भीतर केओपीटी द्वारा प्राप्त किए जाते हैं परंतु किसी प्रकार के वार्फेज प्रभार के बिना ही सुपुर्दगी दे दी जाती है जहां कि क्षेत्र में प्रलेखन, लिखाई, सुरक्षा, प्रकाश व्यवस्था इत्यादि की प्रक्रिया में केओपीटी का आवेष्टन अपरिहार्य है। दरों के मान के वर्तमान प्रावधान के मुताबिक कार्गो पर गेट सुपुर्दगी/प्राप्ति प्रभार जिस परिचालन की उगाही नहीं की जाती है बशर्ते कि आगे शर्त यह है कि ऐसे प्रभारों की उगाही तब की जाएगी जब केओपीटी सेवाएं प्रदान करे जो कि इसके द्वारा संचालित कार्गो के संदर्भ में होगा।

यह भी उल्लेखनीय है कि केओपीटी के एकांतिक नियंत्रणाधीन दो गोदी प्रणालियों के द्वारा आयात/निर्यात के अलावा अन्य किसी उद्देश्य के लिए बहुमूल्य भंडारण क्षेत्र को व्यवहार करने प्रयोगकर्ताओं को हतोत्साहित करने हेतु प्रभार की प्रकृति उगाही जैसी है।

लाइसेंस अनुबंध के मुताबिक, बीओटी वर्ष पर किसी कार्गो के संचालन हेतु चढ़ाव से लेकर सुपुर्दगी तक तथा इसके विपरीत स्थिति में जिसमें कार्गो का भंडारण शामिल है, सभी कार्गो संचालन की सेवाएं संबंधित परिचालक द्वारा अपने संसाधनों से दी जाएंगी। जब कि केओपीटी पर एक बीओटी परिचालक द्वारा इसका पूरी तरह अनुपालन किया जाता है, दूसरे बीओटी परिचालक के लिए यह भिन्न मामला है जहां टीएमआईएलएल ने प्रारंभिक तौर पर जानबूझ कर उन्हें प्रस्तावित अतिरिक्त भंडारण क्षेत्र की स्वीकृति में विलंब किया तथा अपने व्यवसाय को आगे बढ़ाने हेतु केओपीटी के नियंत्रणाधीन भंडारण क्षेत्र का प्रयोग करने का प्रयत्न किया ताकि उन्हें भंडारण क्षेत्र के विकास की अतिरिक्त लागत तथा पट्टा किराए इत्यादि की लागत तुरंत वहन न करनी पड़े। वास्तव में टीएएमपी अनुमोदित दरों के मुताबिक केओपीटी द्वारा दी जाने वाली इस प्रकार की प्राप्ति/सुपुर्दगी सेवाओं हेतु शुल्क-दर की उगाही करनी पड़ी।

बोर्ड तथा धारा-42(3) के अंतर्गत बोर्ड द्वारा ऐसे प्राधिकृत व्यक्ति के बीच संबंध प्रिंसिपल एवं एजेंट का नहीं होता, उनका संबंध सांविधिक शर्तों द्वारा नियमित होता है।

मेसर्स टीएमआईएलएल और मेसर्स आईएसएचपीएल ने संपुष्टि की कि उन्हें अभिरक्षक घोषित करने के लिए उन्होंने वांछित आवेदन कस्टम प्राधिकारी को प्रस्तुत किया है। उपरोक्त के परिप्रेक्ष्य में यह पाया गया कि टीएमआईएलएल और आईएसएचपीएल उनको दिए गए क्षेत्र के अभिरक्षक हैं जबकि केओपीटी के नियंत्रण के अंतर्गत आने वाले क्षेत्र के अभिरक्षक हैं।

पुनः उक्त प्रभार के लेवी के पश्चात् एक पार्टी द्वारा विवाद रहा जिसका नाम मेसर्स टाटा स्टील लिमिटेड, केओपीटी था, केओपीटी ने मामले पर मत के लिए उसे के गांगुली वरि. अधिवला, सुप्रीम कोर्ट, भारत को संदर्भित किया। वरिष्ठ वकील द्वारा संपूर्ण मामले की विस्तृत जांच के पश्चात् परिचालन से संबंधित भौतिक निरीक्षण के बाद मत दिया गया तथा केओपीटी द्वारा दरों के पैमाने के तहत दिए गए ऐसे प्रभारों के भुगतान की मांग पूरीतरह से जायज ठहराई। तत्पश्चात्, इस संदर्भ में केओपीटी द्वारा दिए गए बिलों को जब टाटा स्टील लिमिटेड ने भुगतान नहीं किया, तो केओपीटी ने राशि के भुगतान के लिए धन वसूली का मामला (सीएस सं 279/2007 कोलकाता पत्तन न्यास बनाम टाटा स्टील लि.) दर्ज किया। धन वसूली का मामला वर्तमान में माननीय न्यायालय के निर्णय हेतु लंबित है।

#### (x) एचडीसी एवं केडीएस की सामान्य दर संरचना

केडीएस तथा एसडीसी एक ही पत्तन प्रणाली के दो संघटक तत्व हैं यथा कोलकाता पत्तन न्यास । उद्देश्य है--कोलकाता पत्तन न्यास के समग्र अधिशेष को उच्चतम सीमा तक बढ़ाना ताकि समग्र केओपीटी की देयताएं मिटाई जा सकें। अतः केडीएस तथा एचडीसी के लिए एक

ही प्रकार का शुल्क निर्धारित किया गया है, ताकि दोनों गोदी प्रणालियां एक दूसरे के लिए परिपूरक के रूप में काम करें। कुछ सीमा तक केडीएस तथा एचडीसी पर सेवाओं की मांग एक दूसरे पर निर्भरशील है क्योंकि कोलकाता पत्तन न्यास विभिन्न गहराईयों वाला पत्तन है और एक गोदी प्रणाली में निर्धारित शुल्क अन्य गोदी के मांग को प्रभावित करेगा। समूचे कोलकाता पत्तन की क्षमता को समुचित रूप से व्यवहार में लाने के लिए एक ही प्रकार का शुल्क संरचना होना अपेक्षित है। अलग-अलग शुल्क संरचना के कारण दोनों सुविधाओं में किसी प्रकार की प्रतियोगिता नहीं होनी चाहिए, क्योंकि यह केडीएस तथा एचडीसी में बनाए गए सुविधाओं के लिए हानिकर होगा। प्रतियोगिता प्रचालन की दक्षता में होनी चाहिए शुल्क में नहीं।

आगे यह कहना है कि पिछले संशोधन में एकरूप शुल्क संरचना को लागू करने के पश्चात् किसी बड़े ग्राहक ने इसके विरुद्ध कोई आवाज नहीं उठाई है और तदनुसार यह मान लिया जा सकता है कि व्यवसायी समुदाय ने इसे ग्रहण कर लिया है।

#### (xi) प्रस्तावित शुल्कों के पैमाने में संशोधन से प्राप्य अतिरिक्त आय का विवरण:

वर्तमान शुल्कों में संशोधन से केडीएस तथा एचडीसी में होने वाली अतिरिक्त आय की गणना तथा नई सामग्रीयों से प्राप्त अतिरिक्त आय टैम्प के अधिकारियों को दिखाई जाएगी।

(xii) वेतन तथा मजदूरी पर खर्च का अनुमान

वर्ष 2010-11 के लिए वेतन तथा मजदूरी पर आनुमानिक व्यय बजट एस्टीमेट (बीई) के अनुसार बनाया गया है। प्रारंभ में वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 के लिए वेतन तथा मजदूरी पर व्ययों का प्रकलन करते समय साधारणतः मंहगाई भत्ते में स्वाभाविक वृद्धि तथा सामान्य इनक्रीमेंट में 3% एवं उपर्युक्त में 3.75% की वृद्धि को मानकर कुल 6.75% की वृद्धि अनुमानित की गई थी। परन्तु टैम्प के कार्यालय में विचार विमर्श के दौरान टैम्प ने सूचित किया कि 3.75% से अधिक मानदण्ड में कोई भी वृद्धि होने पर उसे विवरण सहित प्रमाणित करना होगा। तदनुसार पूरे परिकलन को पुनर्विवेचित किया गया। निम्नलिखित स्थिति प्रकाश में आई :--

विवरण	[रु. लाखों में]		
	2010-11 (बजट के अनुसार)	2011-12	2012-13
लागत विवरण में प्रदर्शित वेतन तथा मजदूरी	39427.50	42139.15	45025.12
3.75% वृद्धि के साथ वेतन तथा मजदूरी	39427.50	40906.03	42440.00
उपरेक्त दोनों का अंतर	-	1233.12	2585.12

इस संबंध में टैम्प को मालूम है कि अधिकारियों के वेतन व भत्ते के संशोधन में मंत्रालय ने एक कैफेटेरिया भत्ता मंजूर किया है 50% की अधिकतम सीमा के साथ। लागत विवरण में मूलतः में इस पर विचार नहीं किया गया था। कैफेटेरिया भत्ता पर होने वाला खर्च लगभग उस राशि के बराबर होगा यदि अधिक न हो, जो लागत विवरण तथा 3.75% वृद्धि के विवरण के बीच का अंतर है। तदनुसार लागत विवरण में प्रदर्शित वेतन तथा मजदूरी पर व्यय को स्वीकार कर लिया जाए।

(xiii) वर्ष 2006-06 से 2009-10 के लागत विवरण में प्रदर्शित वेतन तथा मजदूरी पर व्यय के मुकाबले वार्षिक लेखा का समन्वय।

केओपीटी ने एक समन्वय विवरण प्रस्तुत किया है जिसमें लागत विवरण में तथा वार्षिक लेखा में प्रदर्शित वेतन तथा मजदूरी पर जो व्यय बुक किया गया है उसे दिखलाया है।

(xiv) पेंशन निधि, ग्रेज्युटी निधि में अंशदान तथा वार्षिक भुति के खरीद को किस प्रकार देखा

जाए।

टीएएमपी से विचार विमर्श के दौरान यह मालूम हुआ कि टीएएमपी पेंशन निधि के बनाने हेतु किए गए किसी भी व्यय को, चाहे उसे कोई भी नाम दिया जाए, लागत विवरण में शामिल करने की अनुमति नहीं देगी यदि यह व्यय विगत वर्षों की देयता हों। उपर्युक्त परिप्रेक्ष्य में टीएएमपी के विचारार्थ निम्न रूप से निवेदन है।

(क) सेवा निवृत्ति निधि में अंशदान

केओपीटी ने सेवा निवृत्ति निधि में निम्न लिखित अंशदान को लागत के रूप में गिने जाने का प्रस्ताव दिया है।

2010-11: रु 85.00 करोड़

2011-12: रु 80.00 करोड़

2012-13: रु 75.00 करोड़

इस मामले में यह उल्लेख किया जा सकता है कि केओपीटी ने इस निधि के द्वारा 1.4.2004 के पश्चात सेवा निवृत्त हुए/होगे उन सेवा निवृत्त कर्मचारियों को देय राशि का भार मिटाने का प्रयास किया है। जैसा कि पहले ही उल्लेख किया जा चुका है कि दिनांक 1.4.2004 के

पश्चात् सेवा निवृत्त सभी कर्मचारियों का पेंशन सीधे एलआईसीआई द्वारा दिया जा रहा है। तदनुसार, सेवा निवृत्ति निधि में केओपीटी द्वारा प्रस्तावित अंशदान तथा जो लागत विवरण में दिखाया गया है, उस निधि की कमी को पूरा करने तथा मंहगाई भत्ते में वृद्धि, वार्षिक वृद्धि तथा वर्तमान कर्मचारियों के वार्षिक सेवा की लागत को नियमित रूप से पूरा करने इत्यादि के लिए है। आयकर अधिनियम के प्रावधानों को ध्यान में रखते हुए केओपीटी के वर्तमान कर्मचारियों को परक्लिजिट (परिलब्धि) पर कर से बचाने के लिए केओपीटी ने प्रति कर्मचारी बाबत प्रतिवर्ष एक लाख रूपया अंशदान करने का प्रस्ताव रखा है। यह खर्चा जो हुआ/किया जाएगा वर्तमान कर्मचारियों के लिए भविष्य में पेंशन की देयता को पूरा करने हेतु है एवं तदनुसार यह विगत वर्षों के किसी देयता को पूरा करने के लिए नहीं है।

उपरोक्त के परिप्रेक्ष्य में टीएएमपी से अनुरोध है कि जैसा कि केओपीटी ने उसे लागत विवरण में दिखलाया है, उसे लागत के रूप में विचार करें।

#### (ख) ग्रेच्युटी निधि:

वर्तमान में ग्रेच्युटी निधि पूर्ण रूप से निधिबद्ध है। निधि में प्रस्तावित अंशदान वेतन संशोधन, स्वाभाविक वार्षिक वृद्धि, वर्तमान कर्मचारियों की वार्षिक सेवा जनित लागत इत्यादि के कारण ग्रेच्युटी की देयता में होने वाली वृद्धि को पूरा करने हेतु है। चूंकि यह भी कोई विगत वर्षों की देयता नहीं है, टीएएमपी कृपया इसे लागत के रूप में विचार करें जैसा की केओपीटी ने निवेदन किया है।

#### (ग) वार्षिक भूति की खरीद:

1.4.2004 से पूर्व सेवा निवृत्त कर्मचारियों के पेंशन की देयताओं को पूरा करने के लिए केओपीटी ने भूति खरीदने का निर्णय किया है।

केओपीटी ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान लागत विवरण में एन्युटि की खरीद के लिए निम्नलिखित को लागत स्वरूप माना:

2010-11: ₹ 60.00 करोड़

2011-12: ₹ 45.00 करोड़

2012-13: ₹ 60.00 करोड़

चूंकि एन्युटि की खरीद पूर्व सेवानिवृत्त कर्मचारियों के पेंशन दायित्व के निर्वहन हेतु है, इसे विगत दायित्व के मद में आबंटन पर विचार किया जा सकता है और तदनुसार उसे लागत विवरण से निकाला जा सकता है। ऐसे मामले में उक्त लागत विशेष दर के मार्फत चुकाया जाना होगा।

यदि लागत विवरण से एन्युटि की खरीद की लागत निकाल ली जाए, तो प्रस्तावित टैरिफ स्तर पर वर्ष 2010-2011 से 2012-2013 हेतु आरओसीई का समायोजित अधिशेष ₹.245.64 करोड़ होगा।

वर्ष 2006-07 से 2009-10 के समायोजित अधिशेष/कमी आरओसीई, वित्त व विविध व्यय से एन्युटि की खरीद की लागत को निकाल लिए जाने पर भी (-) ₹.601.68 करोड़ होगा। यह भी उल्लेखनीय है कि केओपीटी ने वर्ष 2008-09 के दौरान किसी विशेष दर की लेवी किए बिना आन्तरिक एंक्वॉल से ₹.190.00

करोड़ और 2009-10 के दौरान 86.13 करोड़ के एन्युटी को भी खरीदा। यद्यपि टैरिफ दिशा-निदेश विगत अवधि अधिशेष के सापेक्ष ऐसे लागत को समायोजित करने की अनुमति देता है, किसी आरओसीई समायोजित अधिशेष के अनुपस्थिति में उक्त का सहारा नहीं लिया जा सकता है।

इस परिदृश में, चूंकि प्रस्तावित टैरिफ (तीन वर्षों के लिए) पर रु. 245.64 करोड़ का प्रक्षेपित अधिशेष विगत वर्षों के आरओसीई समायोजित हास स्थिति से काफी कम है, अतः इस स्तर पर प्रस्तावित दर में कमी करने की कोई आवश्यकता नहीं है। तदनुसार टैम्प को केओपीटी के प्रस्ताव के अनुमोदन हेतु अनुरोध किया जा सकता है।

13. तदुपरांत केओपीटी ने पुनः अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत किया है। केओपीटी द्वारा दी गई सूचना निम्नलिखित है:

(i). वर्ष 2006-07 से 2008-09 के दौरान नियुक्त पूंजी (लाख रु. में):

स्थिर परिसंपत्तियों के वर्गीकरण का विस्तृत कार्य तीन संवर्गों में यथा व्यवसायिक परिसंपत्ति, व्यापार संबंधित परिसंपत्ति और सामाजिक प्रतिबद्धता परिसंपत्ति, वर्ष 2009-10 से आगे एचडीसी पर किया जा सका। इसके पूर्व ऐसा विस्तृत वर्गीकरण उपलब्ध नहीं था। तदनुसार, वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2008-09 की स्थायी परिसंपत्तियों के वर्गीकरण के लिए टैम्प द्वारा किए गए विगत दरों के पैमानों के संशोधन [(संदर्भ: आदेश का पैरा-II(XV)(क)] के दौरान युक्तिसंगत दर को स्वीकार किया गया जो नीचे प्रदर्शित है:--

#### केडीएस

परिसंपत्ति प्रकार	2006-07	2007-08	2008-09
व्यावसायिक परिसंपत्ति	16363.99	17319.74	18467.48
व्यापार संबंधित परिसंपत्ति	1231.70	1303.64	1390.03
सामाजिक परिसंपत्ति	0.00	0.00	0.00
कुल	17595.69	18623.38	19857.51

#### एचडीसी

परिसंपत्ति प्रकार	2006-07	2007-08	2008-09
व्यावसायिक परिसंपत्ति	47223.45	50644.19	50263.23
व्यापार संबंधित परिसंपत्ति	3672.93	3938.99	3909.36
सामाजिक परिसंपत्ति	1574.11	1688.14	1675.44
कुल	52470.49	56271.32	55848.03

टैम्प द्वारा विगत अवधि के लिए सेवाओं और उप-सेवाओं में स्थिर परिसंपत्तियों के पुनः उप वर्गीकरण के संदर्भ में पूछा गया, इस संबंध में यह उल्लेख किया जाता है कि पूर्व में यह कार्य नहीं किया गया क्योंकि टैम्प द्वारा निर्धारित प्रारूप के अनुसार इसे किया जाना अपक्षित नहीं था। पुनः संवद्ध अवधि बीत चुका है और केओपीटी के अन्तिम लागत स्थिति

में लेखनीय समग्र ह्रास प्रदर्शित होता है, उक्त कार्य को करने के लिए इस विलंबित स्तर पर जोर न दिया

जाय, चूंकि उसकी तैयारी में कुछ समय लगेगा और परिणामस्वरूप संपूर्ण प्रक्रिया में पुनः विलंब होगा।

- (ii) प्रयुक्त विवरण "50% रायल्टी सहित विविध आय" निर्धारित प्रारूप में व्यवहृत विवरण से लिया गया है। तथापि, केओपीटी ने वर्ष 2009-10 के दौरान रायल्टी का 100% एस्क्रो लेखा को स्थानांतरित किया और वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के दौरान रायल्टी का 100% एस्क्रो लेखा को स्थानांतरित किए जाने का प्रस्ताव है। तदनुसार, यदि सटीक समझा जाए तो प्रयुक्त विवरण को 'एस्क्रो लेखा को स्थानांतरित नहीं की गई रायल्टी सहित विविध आय' के रूप में संशोधित किया जा सकता है।"
  - (iii) टैम्प द्वारा फॉर्म-3ए का सदर्थ संभवतः फार्म 4ए होना चाहिए क्योंकि फार्म-4ए एस्क्रो लेखा से खरीदी गई परिसंपत्तियों की सूचना दर्शाता है। फार्म 4ए तथा फार्म 9 में प्रदर्शित उक्त अंकों में अन्तर का वास्तविक कारण है फार्म 9 में एस्क्रो लेखा में उपलब्ध निधियों की वास्तविक उपयोगिता प्रदर्शित होता है, जबकि फार्म 4ए में एस्क्रो निधि के प्रयोग द्वारा प्राप्त परिसंपत्तियों, परिसंपत्तियों के प्रयोग के पश्चात् उल्लेख किया जाता है। उदाहरणार्थ, वर्ष 2008-09 के दौरान लोकोमोटिव्स की खरीद के लिए एस्क्रो निधि में रु.26.40 करोड़ का भुगतान किया गया और यह वर्ष 2008-09 में फार्म 9 में प्रदर्शित है। परन्तु, इस प्रकार प्राप्त लोकोमोटिव मात्र वर्ष 2009-10 में प्रयोग में लाया गया तथा परिसंपत्तियों को मात्र 2009-10 के ब्लॉक में लाया गया। तदनुसार, फार्म 4ए में उक्त स्थिति का प्रदर्शन वर्ष 2009-10 में हुआ।
  - (iv). इसकी पुष्टि की जाती है कि फार्म-2ए में केओपीटी द्वारा प्रदर्शित वास्तविक/प्राकृतिक कंटेनर यातायात वीओटी परिचालकों द्वारा संचालित यातायात के अतिरिक्त है।
  - (v). माल संचालन कार्यकलापों से संबंधित ईंधन तथा का अन्य लागतों का बढ़ना:
- (क). माल संचालन कार्यकलाप से संबंधित ईंधन पर लागत:  
ईंधन लागत में वृद्धि के कारण निम्नलिखित हैं :
- (i). विभिन्न संविदागत समस्याओं के कारण वर्ष 2009-10 के अधिकांश समय के दौरान कई संलग्नक माल संचालन उपकरण अपरिचालित रहे, फलस्वरूप वर्ष 2009-10 के दौरान ईंधन की खपत कम थी। इससे उबरने की आशा की जाती है और फलस्वरूप ईंधन के खपत में उल्लेखनीय वृद्धि की आशा की जाती है।
  - (ii). वर्ष 2009-10 के सापेक्ष वर्ष 2010-11 में लगभग 11% कंटेनर यातायात में वृद्धि की आशा की जाती है, जिसमें आरटीवाईजीसी का अधिक प्रयोग अपेक्षित है, जो ईंधन उपभोग करता है।
  - (iii). 2010-11 के दौरान अतिरिक्त उपकरण प्राप्त किए जाने की संभावना है जो ईंधन खपत को बढ़ाएगा।
  - (iv). डीजल की आंशिक विनियमन के कारण ईंधन की कीमत में वृद्धि हुई और सरकार द्वारा विचार किए जा रहे डीजल मूल्य के कुल डीरेगुलेशन के साथ इसके मूल्य में पुनः बढ़ोत्तरी होने की संभावना है।

- (v). आरटीवाईजीसी तथा आरएमक्यूसी में प्रयुक्त विभिन्न प्रकार के ल्यूब्रिकेटिंग ऑयल की कीमतों में विगत वर्ष के मुकाबले 25% से अधिक की वृद्धि हुई।
- (ख). माल संचालन कार्यकलाप से संबंधित अन्य व्यय:
- माल संचालन कार्यकलापों के तहत अन्य व्ययों में वृद्धि के मुख्य कारण हैं केओपीटी के हल्दिया गोदी परिसर पर बर्थ सं.2 और 8 को उपस्करित किए जाने हेतु नियुक्त ठेकेदारों को भुगतान। वर्ष 2009-10 के दौरान ठेकेदारों को कोई भुगतान नहीं किया गया क्योंकि वे अपना काम शुरू नहीं कर सके। तथापि, ठेकेदार ने सितंबर, 2010 में अपना काम शुरू कर दिया है और इस लेखा में रु.35.76 करोड़ के प्राक्कलित व्यय को वर्ष 2010-11 में 'अन्य' के तहत दर्शाया गया। वर्ष 2009-10 के सापेक्ष 2010-11 में माल संचालन कार्यकलाप से संबंधित अन्य व्ययों में वृद्धि होने का यह प्राथमिक कारण था।
- (vi). पत्तन व गोदी कार्यकलाप से संबंधित वेतन, विद्युत, रिपेयर और अन्य व्ययों में हास:
- ट्रेजिंग व्यय में वेतन, विद्युत और रिपेयर तथा अनुरक्षण इत्यादि व्यय शामिल हैं। सरकारी लेखा-परीक्षा ने वर्ष 2009-10 के लिए ट्रेजिंग व्यय का अपना मसौदा लेखा-परीक्षा प्रमाणपत्र प्रस्तुत कर दिया है, जिसमें उन्होंने केओपीटी द्वारा किए गए दावे के ट्रेजिंग व्यय के एकांश की अनुमति नहीं दी है, जिसमें वेतन, विद्युत और रिपेयर तथा अनुरक्षण इत्यादि व्यय शामिल हैं। उन पर विचार करते हुए, गैर अनुमोदित राशि को वर्ष 2009-10 के लागत विवरण में पत्तन और गोदी कार्यकलापों में प्रभारित किया गया। तथापि, यह समझा जा सकता है कि इस समय सरकारी लेखा-परीक्षा द्वारा वर्ष 2010-11 के लिए ट्रेजिंग व्यय के गैर अनुमित का पूर्व अनुमान नहीं किया जा सकता, अतः वर्ष 2010-11 की संपूर्ण ट्रेजिंग लागत, भारत सरकार द्वारा प्रतिपूर्ति के लिए ट्रेजिंग कार्यकलाप से संबंधित लागत पत्र में विचार किया गया है। तदनुसार, वर्ष 2010-11 के लिए पत्तन और गोदी कार्यकलापों की लागत विवरण में ट्रेजिंग व्यय के गैर अनुमित की कोई लागत बुक नहीं की गई है। फलस्वरूप वर्ष 2009-10 के सापेक्ष 2010-11 के उक्त व्यय में हास हुआ है।
- (vii). प्रबंधन व सामान्य ऊपरी व्यय में वृद्धि:
- प्रबंधन व सामान्य ऊपरी व्यय के प्रमुख अवयव हैं: सुरक्षा और चिकित्सा सुविधा खाते पर व्यय। वर्ष 2009-10 के सापेक्ष वर्ष 2010-11 के प्रबंधन और सामान्य ऊपरी व्यय के लेखा में वृद्धि के कारण निम्नलिखित हैं:-
- (क). सीआईएसएफ कर्मचारियों के छठे वेतन आयोग के तहत वेतन संशोधन कार्यान्वयन, आईएसपीएस कोड के कार्यान्वयन के कारण सीआईएसएफ कार्मिकों की अतिरिक्त संख्या नियुक्ति, सुरक्षा संबंधित उपकरणों का प्रापण आदि के कारण सुरक्षा संबंधित लागत में उल्लेखनीय वृद्धि हुई है।
- (ख). चिकित्सा सुविधाओं, लेखा-परीक्षा तथा अन्य व्ययों की लागत में उल्लेखनीय वृद्धि हुई।



(viii). वित्तीय व विविध आय का प्राक्कलन:

वर्ष 2009-10 के सापेक्ष वर्ष 2010-11 के न्यूनतर प्राक्कलित वित्तीय व विविध आय का प्राथमिक कारण है पूंजी परिसंपत्तियों/सेवा के अयोग्य सामग्रियों/अदावी सामग्रियों के विक्रय/निपटान से संबंधित आय में कमी। इस संदर्भ में, यह सूचित किया जा सकता है कि वर्ष 2009-10 में केओपीटी का ड्रेजर जलयान "चूरनी" के विक्रय के कारण इस लेखा पर व्यापक राशि आई थी।

(ix). बकाया वेतन व भत्तों के भुगतान के लिए प्रावधान:

अगस्त 2010, में टैम्प को दिए गए अद्यतन लागत विवरण में केओपीटी ने बकाया वेतन व भत्तों के भुगतान हेतु निम्नलिखित लागत निर्धारित की है :

2006-07: ₹. 17.92 करोड़

2007-08: ₹. 79.31 करोड़

2008-09: ₹. 72.29 करोड़

यह उल्लेखनीय है कि वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए लेखा में बकाया वेतन और भत्तों के लिए शुरू में कोई प्रावधान नहीं था। वर्ष 2008-09 में वृद्धि के लिए प्रथम प्रावधान किया गया जिसमें वेतन व भत्तों में परिमित रूप से 15% वृद्धि का प्रवधान रखा गया। तत्पश्चात्, कर्मचारियों के लिए दिए गए वेतन संशोधन पर वर्ष 2006-07 से 2008-09 के संबंध में बाकी प्रावधान वर्ष 2009-10 में किया गया।

तथापि, कर्मचारियों और अधिकारियों दोनों के वेतन संशोधन के प्रकाशन के उपरांत उक्त का उचित प्रावधान किया गया तथा लागत विवरण के निर्माण हेतु उक्त व्ययों को अनुवर्ती वर्ष में आबंटित किया गया।

(x). ड्रेजिंग परिदान के पक्ष में अधिक प्रावधान:

वर्ष 2002-03 से केओपीटी, भारत सरकार द्वारा दी गई वास्तविक राशि उक्त वर्ष के ड्रेजिंग परिदान से आय के रूप में लेखा में दर्शाती रही है। तथापि वर्ष 2009-10, से ड्रेजिंग परिदान के लेखा पर आय बुक करने की प्रणाली परिवर्तित होकर कैश आधार से एकुअल आधार हो गई। परिणामस्वरूप विगत वर्ष के दौरान लेखा में अधिक वर्णित राशि ₹. 3.72 करोड़ की राशि का समायोजन वर्ष 2009-10 में किया गया। उक्त राशि को लागत विवरण में विचार नहीं किया गया है।

(xi). पूर्व अवधि के आय व व्यय का विवरण:

आय

	(₹. लाख में)			
विवरण	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10
अधिक प्रावधान/व्यय का पुनर्लेखन	4378.01	4571.42	3737.42	701.91
प्राप्य ड्रेजिंग परिदान				8978.75
पूर्व वर्ष से संबंधित विविध बकाया	4.83		25.69	
	4382.84	4571.42	3763.11	9680.66

व्यय

	(₹. लाख में)			
विवरण	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10
पूर्व वर्ती अवधि से संबंधित विविध व्यय	1194.34	648.11	1312.85	60.52
	1194.34	648.11	1312.85	60.52

- (xii). प्रस्तावित नये टैरिफ आइटमों से प्राप्य अतिरिक्त आय दर्शाता विवरण परिशिष्ट-1 में दिया गया है। जैसा कि हमारे दिनांक 4.10.2010 के पत्र में बताया गया है, वर्तमान दर के संशोधन से अतिरिक्त आय दर्शाते हुए केडीएस और एचडीसी के लिए गणना टैम्प के अधिकारियों को दर्शाया जाएगा जब लागत विवरण के निर्माण से संबंधित केओपीटी के अधिकारी, आपके कार्यालय जाना अपेक्षित होगा। चूंकि गणना विभिन्न संबद्ध वर्कशीट के मार्फत हुआ है, इसे भेजना काफी कठिन है।

- 14.1. तत्पश्चात् केओपीटी ने 1 अप्रैल, 2004 से पूर्व सेवा-निवृत्ति कर्मचारियों को पेंशन भुगतान के लिए विशेष दर के लेवी हेतु इसके प्रस्ताव से संबंधित निम्नलिखित विवरण प्रस्तुत किया:

क्रम सं.	विवरण	रु. करोड़ में
1.	1.4.2009 (ए) के अनुसार एन्युटी निधि का बीमांकिक मूल्य	1,141.77
2.	1.4.2010 तक निधि को आबंटित राशि	241.14
3.	निधि से प्रोद्भुत व्यय निधि को जमा	12.86
	उप कुल:	254.00
4.	लागत विवरण (फार्म-3ए) में केओपीटी द्वारा दर्शाए गए एन्युटी की खरीद पर कुल लागत	276.14
5.	एन्युटी की खरीद हेतु पहले से उपलब्ध निधि (ख)	276.14
6.	बीमांकिक मूल्य (क) - (ख) को पूरा करने के लिए अपेक्षित निधि	865.63
7.	केओपीटी के दिनांक 6.9.2010 के पत्र द्वारा पूर्व में किए गए पुष्टि के अनुसार प्राप्त अधिशेष विशेष दर का समायोजन	12.62
8.	विशेष दर के लेवी द्वारा पूरा किए जाने हेतु वांछित शुद्ध निधि	853.01

नोट: एलआईसी द्वारा दिया गया रु. 14 करोड़ का ब्याज निधि में जमा नहीं किया गया और तदनुसार निधि में उपलब्ध शेष उस सीमा तक कम रहा।

- 14.2. केओपीटी द्वारा प्रस्तुत बर्थ सं. 2 और 8 को उपस्करित करने के लिए नये दरों के लेवी से प्राप्त होने की संभावित अतिरिक्त प्राक्कलित राजस्व का विवरण:

व्योरा	विवरण
प्रतिवर्ष संचालित होने वाले माल का प्राक्कलित	7000000 मि.ट
दरों के पैमाना में प्रस्तावित नई दरें	
(i). मोबाइल हार्बर क्रेन से भरा जाना/खाली किया जाना *	50 प्रति मि.ट
(ii). संकुलन क्षेत्र पर भंडारण (हिपिंग व हाई हिपिंग प्रभार)	10 प्रति मि.ट
(iii). वेमेन्ट्स सहित रेल जनित माल हेतु प्रेषण संबंधित सेवाएं	9 प्रति मि.ट
(iv). सभी वेमेन्ट्स सहित सड़क जनित माल के लिए प्रेषण संबंधित सेवाएं	6 प्रति मि.ट
रेल परेषण पर विचार करते हुए दरों का उप कुल	69 प्रति मि.ट
नई दरों से प्राक्कलित आय	4830 लाख
उपरोक्त सेवाओं के लिए ठेकेदार को किया गया भुगतान (बर्थ सं. 2 और बर्थ सं. 8 की दरों को औसत के आधार पर)	53.50 प्रति मि.ट
ठेकेदार को भुगतान किया गया कुल राशि	3745 लाख
नई दरों से बर्द्धित राजस्व	1085 लाख

\* विदेशी दर : रु.52.00 प्रति मि.टन  
तटीय दर : रु.31.20 प्रति मि.टन

14.3. केओपीटी द्वारा दिया गया वर्ष 2010-11 से 2012-13 हेतु वर्तमान टैरिफ स्तर पर माल कार्यकलाप से प्रदर्शित (तरल बर्थ, कंटेनर, एचडीसी पर बर्थ. 2 और 8 से संबंधित नये दर से विलंबन और आय) आय का विवरण संक्षिप्त रूप से निम्न सारणी में दर्शाया गया है:

वर्ष	लाख रु. में
2010-11	16594.23
2011-12	19081.79
2012-13	20042.96

15. इस मामले में परामर्शदाता से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकारी के कार्यालय में रिकार्ड पर उपलब्ध हैं और संबद्ध पार्टियों द्वारा दया गया तर्क संबंधित पार्टियों को पृथक रूप भेजा जाएगा। ये विवरण हमारे वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर उपलब्ध होगा।

16. प्रकरण पर कार्यवाही के दौरान सकल संगृहित सूचनाओं के संदर्भ से निम्नलिखित तथ्य प्रकट होता है :-

- (i) कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) का प्रचलित दरमान, 31 मार्च, 2009 तक की आरंभिक वैद्यता के साथ, इस प्राधिकरण द्वारा दिसंबर 2006 में अधिसूचित किया गया था। केओपीटी में दोनों संस्थानों यथा कोलकाता डॉक सिस्टम (केडीएस) और हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स (एचडीसी) के लिए साझा दर का प्रस्ताव इस शर्त पर अनुमोदित किया गया था कि साझा दर संरचना केडीएस के मूल्य पर एचडीसी पर बोझ न बने। भारत सरकार के विभिन्न आदेशों से वेतन, मजदूरी और सेवानिवृत्ति लाभों के बकाया की मद में 31 मार्च 2000 तक प्रोद्भूत देयता को चुकाने के लिए, वर्ष 2001-2002 से आरंभ की गई 10 प्रतिशत की विशेष कराधान दर 1 फरवरी 2007 से बंद कर दी गई है।

तद्नंतर, केओपीटी के दरमान की वैद्यता को समय-समय पर विस्तार प्रदान किया गया, पिछला विस्तार 30 सितंबर 2010 तक इस शर्त पर प्रदान किया गया कि निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में 1 अप्रैल, 2009 के बाद वाली अवधि में केओपीटी के पास स्वीकार्य लागत और अनुमत प्रतिलाभ से अधिक प्रोद्भूत अतिरिक्त अधिशेष यदि कोई हो तो ऐसे अतिरिक्त अधिशेष को पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

- (ii). केओपीटी ने अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए दिसंबर 2009 में अपना प्रस्ताव दाखिल किया था। इस प्रस्ताव को संबोधित उपयोगकर्ताओं के साथ परामर्श के लिए लिया गया था। चूंकि वित्तीय वर्ष 2009-10 समाप्त हो चुका था, प्रकरण पर कार्यवाही के दौरान वर्ष 2009-10 के लिए, केओपीटी से, वास्तविक लागत विवरणी को अद्यतन करने के लिए अनुरोध किया गया था।

केओपीटी से, वर्ष 2009-10 के वास्तविकों के आधार पर वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के अनुमानों की समीक्षा करने का भी अनुरोध किया गया था। इसके प्रत्युत्तर में, केओपीटी ने जुलाई 2010 में एक संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया था। तद्नंतर, जैसा कि सयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया था। केओपीटी ने, दिनांक 6 सितंबर 2009 के अपने पत्र के अन्तर्गत, अपने प्रस्ताव को, हमारे द्वारा पूछे गये प्रश्नों के प्रकाश में अद्यतन कर लिया है। यह उल्लेखनीय है कि केओपीटी ने प्रकरण पर सम्पूर्ण कार्यवाही के दौरान

अपेक्षित सूचना बिना किसी अपवाद के और अविलंब प्रस्तुत की। हमारे विश्लेषण के प्रयोजन से केओपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 6 सितंबर 2010 के द्वारा प्रस्तुत अद्यतन लागत विवरणी पर दिनांक 6 सितंबर 2010, 30 सितंबर 2010 और 13 अक्टूबर 2010 के अंतर्गत रखे गए पक्षों के साथ विचार किया गया है।

- (iii). (क). प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.8.3. के अनुसार इस प्राधिकरण ने दिसंबर 2006 के प्रशुल्क आदेश में केओपीटी को निदेश दिया कि वह बीओटी संचालकों से प्राप्त रायल्टी / राजस्व भाग से संदर्भित अलग अस्करोलेखा का सृजन करे और उसकी देखभाल करे। केओपीटी को सलाह दी गई थी कि वह रायल्टी का 50 प्रतिशत अस्करोलेखा में स्थानांतरित करे। केओपीटी के द्वारा प्रस्तुत अस्करोलेखा के विस्तृत विवरण से यह प्रकट होता है कि केओपीटी ने, वर्ष 2002-03 से ही, रायल्टी / राजस्व भाग की आय को अस्करोलेखा में स्थानांतरित कर दिया है।
- (ख). इस संबंध में यह नोट करना प्रासंगिक है कि प्रशुल्क मार्गदर्शी 2005, 31 मार्च 2005 से ही प्रभावी हुए हैं। तदनुसार, अस्करोलेखा सृजित करने और उसमें राजस्व / रायल्टी भाग स्थानांतरित करने पर जोर देनेवाली मार्गदर्शी वित्तीय वर्ष 2005-06 से लागू होता है। इस प्रकार केओपीटी द्वारा रायल्टी आय को अस्करोलेखा में वर्ष 2002-03 से 2004-05 से स्थानांतरित करने का प्रश्न ही नहीं उठता। प्रशुल्क मार्गदर्शियों के किसी भी प्रावधान को, मार्गदर्शी जारी होने की अवधि से लागू नहीं किया जा सकता। इसके अलावा जो राशि केओपीटी द्वारा अस्करोलेखा में स्थानांतरित की गई बताया जा रही है उस कथित राशि पर पहले से ही तत्संबंधी वर्षों में समग्र पत्तन के लिए परिचालन आय के रूप में विचार हो गया होगा।
- (ग). पिछले प्रशुल्क आदेश में, वर्ष 2005-06 के संदर्भ में, वर्ष 2005-06 की 50 प्रतिशत रायल्टी आय को आधारीक संरचना व्यय में लगाया गया है एवं शेष 50 प्रतिशत को परिचालन आय के रूप में लिया गया है। इसलिए वर्ष 2005-06 के दौरान केओपीटी के द्वारा अब 50 प्रतिशत रायल्टी आय अस्करोलेखा में स्थानांतरित करने का भी प्रश्न नहीं उठता है।
- (घ). केओपीटी ने पत्तन एवं बीओटी प्रचालकों यथा, टीएमआईएलएल और आईएसएचपीएल के बीच कथित बीओटी प्रचालकों से प्राप्य राजस्व भाग की मात्रा पर विवाद को सूचित किया है। पत्तन ने बताया कि आईएसएचपीएल से इस मद में प्राप्य राशि 180 करोड़ रुपये से अधिक है। टीएमआईएलएल से प्राप्य राशि की जानकारी सूचित नहीं की गई है। कथित रूप से विवाद को माध्यस्थन के लिए भेज दिया गया है और केओपीटी द्वारा बीओटी प्रचालकों से इस मद में राशि की वसूली माध्यस्थन कार्यवाही के परिणाम पर निर्भर है। इसलिए केओपीटी ने अपने दावों के आधार पर, अपने खातों के साथ-साथ लागत विवरणियों में भी, प्राप्य (राशियाँ) को शामिल नहीं किया है। केओपीटी के द्वारा प्रदत्त लिखित वचन नाम के आधार पर, यदि बाद में कभी, इस संबंध में केओपीटी को, बीओटी प्रचालकों से इसके दावे की राशि प्राप्त होती है तो इसे समुचित रूप से इसके लेखा में दर्शाया जायेगा और वित्तीय स्थिति को प्राधिकरण को रिपोर्ट किया जायेगा। केओपीटी के द्वारा दावा किये गये प्राप्य राजस्व भाग पर, इस विश्लेषण में विचार नहीं किया गया है। केओपीटी के द्वारा प्रस्तुत, वर्ष

2006-07 से 2009-10 तक के वार्षिक लेखा में प्रदर्शित वास्तविक राजस्व प्राप्ति और वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक की अनुमानित राजस्व प्राप्ति पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

- (ड). केओपीटी ने 2006-07 और 2007-08 के वर्षों के दौरान 50 प्रतिशत की रायल्टी / राजस्व भाग एस्करोलेखा में स्थानांतरित किया है। केओपीटी ने 2008-09 से 2012-13 वर्षों के दौरान 100 प्रतिशत रायल्टी / राजस्व भागधारी लेखा में स्थानांतरित कर दिया गया है / करने का प्रस्ताव किया है। चूँकि केओपीटी को दिसंबर 2006 के प्रशुल्क आदेश में 50 प्रतिशत रायल्टी आय को एस्करोलेखा में स्थानांतरित करने की सलाह दी गयी थी, अनुमोदित प्रशुल्क के आधार पर, केवल 2006-07 से 2009-10 के वर्षों के लिए 50 प्रतिशत तक ही एस्करोलेखामें स्थानान्तरण को मान्यता प्राप्त है, इसी अवधि में केओपीटी ने दिसंबर 2006 में अनुमोदित प्रशुल्क पर आधारित सुविधाएं प्रचलित की है।
- (च). 2010-11 से 2012-13 वर्षों के लिए सम्पूर्ण राजस्व भाग की प्राप्तियाँ, जिनकी कुल राशि करीब 51 करोड़ रुपये होती है, पत्तन के द्वारा एस्करोलेखा में स्थानांतरित का / किए जाने का प्रस्ताव है। प्रशुल्क मार्गदर्शी 2005 में रायल्टी / राजस्व भाग का न्यूनतम 50 प्रतिशत करने की एस्करोलेखा में स्थानांतरित परिकल्पना गई है। यद्यपि, महापत्तन 100 प्रतिशत रायल्टी / राजस्व भाग एस्करोलेखा में स्थानांतरित करने के लिए स्वतंत्र है, बुनियादी संरचना विकास के लिए प्रस्तावित पूँजी व्यय और नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ अनुमत करने के रास्ते पत्तन को उपलब्ध करवाई गई निधि, के मद्देनजर यह देखा जाना चाहिए क्या 100 प्रतिशत की रायल्टी / राजस्व भाग एस्करोलेखा में स्थानांतरित करना आवश्यक है। जैसाकि विश्लेषण के उत्तरार्ध में देखा जा सकता है कि केओपीटी ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 की अवधि कुल 212 करोड़ रुपये तक पूँजीव्यय की परिकल्पना की है, जब कि वर्तमान प्रशुल्क संशोधन कवायद में केओपीटी को अनुमत की जाने वाली नियोजित पूँजी पर अधिकतम अनुमेय प्रतिलाभ, लगभग 384 करोड़ रुपये परिगणित होता है। चूँकि वर्तमान प्रशुल्क वैद्यता चक्र के दौरान रु.212 करोड़ के प्रस्तावित पूँजी गत व्यय को पूरा करने हेतु प्रतिलाभ राशि पर्याप्त है, सम्पूर्ण रायल्टी / राजस्व भाग प्राप्ति को एस्करोलेखा में स्थानांतरित करने की कोई आवश्यकता नहीं है। चूँकि प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार रायल्टी / राजस्व भाग प्राप्ति का न्यूनतम 50 प्रतिशत ही एस्करोलेखा में स्थानांतरित किया जाना है और इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि अतीत में भी रायल्टी / राजस्व भाग प्राप्ति के केवल 50 प्रतिशत को ही एस्करोलेखा में स्थानांतरित किया गया था, हमने इस विश्लेषण में रायल्टी / राजस्व भाग प्राप्ति के 50 प्रतिशत एस्करोलेखा में स्थानांतरण करने को मान्यता दी है और शेष 50 प्रतिशत राशि पर पत्तन की आय के रूप में विचार किया गया।
- (छ) केओपीटी ने एस्करोलेखा की वर्षवार जमाशेष और पत्तन की बुनियादी संरचना के सृजन एवं आधुनिकीकरण के लिए एस्करोलेखा से उपयोग की गई राशियों / उपयोग की जानेवाली प्रस्तावित राशि का वर्षवार विवरण प्रस्तुत किया है। वर्ष

2006-07 से 2009-10 तक के लिए, वास्तविक आय एवं व्यय तथा एस्करोलेखा निधि के निवेश पर व्याज के साथ, वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक की अनुमानित वित्तीय स्थिति को निम्नानुसार सारणीबद्ध किया गया है :-

(रुपये लाखों में)

विवरण	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
रोकड़ जमा	0.00	931.78	1867.27	643.52	785.16	1091.13	1416.98
2(क) वर्ष 2006-07 से 2012-13 तक के राजस्व भाग के 50% का स्थानांतरण							
2(ख) निवेश पर व्याज	0.00	102.50	145.83	34.24	51.04	70.89	92.04
3. कुल योग (2क + 2ख)	931.78	935.49	1416.25	941.64	905.97	925.85	947.03
4. बुनियादी संरचनात्मक परिसंपत्ति के सृजन हेतु निकासी/आहरण	0.00	0.00	264.22	800.00	600.00	600.00	625.00
रोकड़ बाकी (1+3-4)	931.78	1867.27	643.52	785.16	1091.13	1416.98	1739.01

निवेशों पर व्याज की गणना व्याज की उसी दर पर की गई है जिसपर केओपीटी के द्वारा अपनी गणना में विचार किया गया है।

(iv). 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.13 प्रदत्त प्रशुल्क वैद्यता अवधि के अंत में पत्तन की वास्तविक भौतिक एवं वित्तीय निष्पादनता की समीक्षा करने का आदेश देती है। यह समीक्षा वर्तमान प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय भरोसा किए गए प्रोजेक्शनों के संदर्भ से की जानी चाहिए।

केओपीटी के दरमान की समीक्षा पिछली बार दिसंबर 2006 में की गई थी। यद्यपि कथित वर्षों के अनुमानों पर विश्वास कर वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए प्रशुल्क निर्धारित किया गया था। पिछली समीक्षा प्रक्रिया में किए गए पिछली अवधि के विश्लेषण में अनुमानों के आधार पर, वर्ष 2006-07 भी समाविष्ट किया गया था। इसलिए यह आवश्यक हो गया है कि वर्ष 2006-07 के अनुमानों की वर्ष 2006-07 की वास्तविक स्थिति से तुलना किया जाए। इसके अलावा, केओपीटी ने दिसंबर 2006 में अनुमोदित प्रशुल्क के स्तर पर, 2009-10 के वर्षों के दौरान अपनी सुविधाओं का प्रचालन जारी रखा है। इसलिए केओपीटी की पिछली निष्पादनता का विश्लेषण करने के लिए, 2009-10 वर्ष के वास्तविक पर पिछली अवधि के एक भाग के रूप में भी विचार किया गया है।

(v). 2006-07 से 2008-09 तक इन तीन वर्षों के दौरान केओपीटी के द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात 154.70 मिलियन टन होता है जब कि अनुमान 150.26 मिलियन टन है जो वास्तविक यातायात अनुमान की तुलना में 2.95% ही अधिक है।

(vi). वर्ष 2006-07 से 2009-10 के दौरान कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से वास्तविक प्रचालन आय की गणना करने हेतु केओपीटी ने उसी कार्गो प्रहस्तन आय पर विचार किया है जो भिन्न-भिन्न वर्षों के लिए उसके वार्षिक लेखा में दी गई है। इस आय में से 2006-07 और 2007-08 के लिए वीओटी ठेकों से राजस्व भाग प्राप्तियों का 50% और वर्ष 2008-09 तथा 2009-10 के लिए समय राजस्व भाग प्राप्तियों को बाहर रखा गया है। चूंकि 2006-07 से 2009-10 के दौरान राजस्व भाग प्राप्तियों का केवल 50% ही एस्करोलेखा में स्थानांतरित किया गया है, पिछले पैराग्राफ में वर्णित कारणों से शेष 50% को विभिन्न वर्षों के लिए प्रचालन आय का भाग माना गया है।

वर्ष 2006-07 से 2009-10 तक के वर्षों के लिए, केओपीटी के द्वारा प्रस्तुत कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से संबंधित प्रचालन व्यय, भिन्न-भिन्न वर्षों के लिए पत्तन के ऑडिट किए वार्षिक लेखा में वित्तीय स्थिति को प्रदर्शित करता है।

- (vii). 2006-07 से 2009-10 तक के वर्षों के लिए केओपीटी द्वारा विचार की गई, पत्तन एवं गोदी सुविधाओं से प्राप्त वास्तविक प्रचालन आय में, भिन्न-भिन्न वर्षों में इसके द्वारा सरकार से प्राप्त निकर्षण सब्सिडी शामिल नहीं है, को भारत सरकार से निकर्षण सब्सिडी, नदी निकर्षण एवं अनुरक्षण गतिविधि से मृदुत्सारण करने के लिए, भारत सरकार से नदी से संबंधित व्यय की प्रतिपूर्ति के रास्ते प्राप्त होता है। केओपीटी के पिछले आदेशों में अंगीकृत दृष्टिकोण के अनुरूप व्यय की केवल वही मदें जिनकी प्रतिपूर्ति सरकार द्वारा नहीं की गई है, वर्ष 2006-07 से 2012-13 तक के वर्षों की लागत विवरणियों में शामिल की जानी है।

केओपीटी ने अपनी लागत विवरणी में वर्ष 2006-07 से 2009-10 तक के वर्षों के लिए पत्तन एवं गोदी सुविधा के प्रचालन व्यय की रूप में क्रमशः रु.10733.95 लाख, रु.12162.34 लाख, रु.13507.32 लाख और रु.14431.90 लाख रुपये की राशि पर विचार किया है। इसमें अन्य बातों के साथ निकर्षण गतिविधि से संबंधित व्यय भी शामिल है जिसकी प्रति पूर्ति सरकार द्वारा नहीं की जाती है।

- (viii). वर्ष 2006-07 से 2009-10 तक के वर्षों के लिए, भूमि संपदा और रेलवे कार्य-कलापों के बारे में केओपीटी ने उसी प्रचालन आय और प्रचालन व्यय पर विचार किया है जो भिन्न-भिन्न वर्षों के वार्षिक लेखा में दिया गया है।

- (ix). वर्ष 2009-10 के लिए, यद्यपि वार्षिक लेखा में सूचित किए गए गतिविधि वार मूल्यहास का कुलयोग रुपये 3298.70 लाख था, वर्ष 2009-10 की लागत विवरणी में इसके कुछ अधिक राशि रु.3431.56 लाख रुपये दर्शायी गई है। इस संबंध में पूछे गए प्रश्न के उत्तर में, केओपीटी ने स्पष्ट किया है कि वर्ष के दौरान केडीएस की विक्री की गई संपत्ति की मूल्यहास अलग नहीं किया गया है, जिसके कारण राशि में यह अंतर आया है। चूंकि संबंधित संपत्ति अब संपत्ति खण्ड में शामिल नहीं है, संबंधित मूल्यहास को भी अलग करने की जरूरत है। तदनुसार, पहले से उल्लिखित शीर्षों में से प्रत्येक अंतर्गत कुल मूल्यहास रु.3298.70 लाख रुपये पर जैसी कि वार्षिक लेखा में दिया है, वर्ष 2009-10 की लागत विवरणी के रूप में विचार किया गया है।

- (x). 2006-07 से 2009-10 तक के वर्षों के लिए अपनी लागत विवरणी में, केओपीटी ने प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्यय के रूप में क्रमशः रु.12156.93 लाख, रु.12672.52 लाख, रु.16465.38 लाख और रु.19531.53 लाख पर विचार किया है जबकि वार्षिक लेखा में से आँकड़े क्रमशः रु.12770.63 लाख, रु.13305.61 लाख, रु.17233.02 लाख और रु.20865.97 लाख रुपये दर्शाए गए हैं। लागत विवरणी में प्रदर्शित आँकड़े, वार्षिक लेखा में प्रदर्शित आँकड़े की तुलना में निम्नतर पाए गए हैं। केओपीटी ने इन सभी वर्षों में जो राशि अपनी लागत विवरणी में शामिल नहीं की है वह पत्तन के द्वारा प्रस्तुत

स्पष्टीकरण के आधार पर निकर्षण सब्सिडी से कर्वड है। इसलिए केओपीटी के द्वारा अपनी लागत विवरणी में प्रस्तुत राशि पर विचार किया गया है।

- (xi). लागत विवरणी में 2006-07 से 2009-10 के वर्षों के लिए, वित्तीय और विविध आय के रूप में, केओपीटी ने क्रमशः रु.1720.12 लाख, रु.1038.18 लाख, रु.1333.44 लाख और रु.2408.21 लाख रुपये की राशि सूचित की है। केओपीटी ने विभिन्न वर्षों की लागत विवरणी में वित्तीय और विविध आय से संबंधित आँकड़ों के परिकलन के लिए, सामान्य आरक्षित निधि पर ब्याज, कर्मचारियों की अग्रिम राशि पर ब्याज और पूर्व अवधि आय जैसी 2006-07 से 2009-10 तक के वर्षों के वार्षिक लेखा में दिखाई गई है, शामिल नहीं किया है। जबकि वित्तीय और विविध आय से ब्याज अवयव को अलग करना व्यवस्थित पाया गया है और जैसा कि ब्याज लागत पर, लागत की मद के रूप में विचार नहीं किया गया है, हमने इस विश्लेषण के प्रयोजन से इस प्राधिकरण के द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुरूप पूर्व अवधि आय पर वित्तीय और विविध आय के एक भाग के रूप में विचार किया है।
- (xii). केओपीटी ने लागत विवरणी में 2006-07 से 2009-10 तक के वर्षों के लिए वित्तीय एवं विविध व्यय के रूप में क्रमशः रु.40062.16 लाख, रु.59315.11 लाख, रु.60985.07 लाख और रु.41194.39 लाख रुपये की राशि पर विचार किया है। इस प्राधिकरण के द्वारा अंगीकृत सामान्य दृष्टिकोण के अनुरूप, वार्षिक लेखा में सूचित ऋण पर ब्याज को अलग रखा गया है। चूँकि वार्षिकी की खरीददारी सेवानिवृत्ति के लाभों का बकाया अदायगी, पेंशनभोगीयों की वार्षिकी की खरीददारी, निकर्षण सब्सिडी के लिए अधिक प्रावधान, डूबे हुए एवं संदिग्ध ऋण की मद में प्रदर्शित राशियाँ प्रावधानों के रूप में है, इन्हे वर्ष 2006-07 से 2009-10 तक के वर्षों की लागत विवरणी में वास्तविक वित्तीय एवं विविध व्यय से इन्हे अलग किया गया है। चूँकि पूर्व अवधि आय को वित्तीय एवं विविध आय पर एक भाग के रूप में विचार किया गया है, इसलिए पूर्व अवधि व्यय पर भी वित्तीय एवं विविध व्यय के एक भाग के रूप में भी विचार किया गया है।
- (xiii). 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के वर्षों के लिए, परिसंपत्तियों के अंतिम खंड पर जैसेकि भिन्न-भिन्न वर्षों के लिए वार्षिक लेखा में दिखाया गया है, परिसम्पत्तियाँ के निवल खंड के रूप में विचार किया गया है जैसा प्रशुल्क मार्गदर्शियों में अनुबंधित है, एस्करोलेखा में रखी गई राशि का पत्तन की बुनियादी संरचना के सृजन और आधुनिकीकरण के लिए उपयोग किया जाना चाहिए। वर्ष 2009-10 में रेल्वे इंजन उपलब्ध कराने के लिए रु.31.17 करोड़ का कथित निवेश हेतु एस्करोलेखा से निधि की व्यवस्था की गई है। तदनुसार, परिसंपत्तियों का अंतिम मूल्य जैसा 2009-10 वर्ष के वार्षिक लेखा में सूचित किया गया है, बाकी परिसम्पत्ति मूल्य, प्रतिलाभ अनुमत करने के प्रयोजन से लिए रु.31.17 करोड़ रुपये तक कम किया गया है।
- (xiv). केओपीटी ने वर्ष 2006-07 से 2009-10 तक वर्षों के लिए, कार्यकारी पूँजी का परिकलन, प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.9.9. के आधार पर नहीं किया है। हमारे द्वारा देन दारो, इन्वेंटरी और नकद शेष की दृष्टि से वर्तमान परिसम्पत्तियों की गणना मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानकों के अनुसार की गई है। जैसे कि वार्षिक लेखा में प्रतिफलित वर्तमान



देयताओं की मदो पर, वर्तमान परिसम्पत्तियों के अनुरूप उसी रूप में विचार किया गया है, जैसी वे वार्षिक लेखा में प्रतिबिम्बित है। इस प्रकार कार्यकारी पूँजी का के लिए व्युत्पादित आँकड़ा ऋणात्मक हो जाता है। परिणामस्वरूप, कार्यकारी पूँजी पर शून्य के रूप में विचार किया गया है।

(xv). दिसंबर 2006 में केओपीटी के पिछले सामान्य संशोधन के दौरान, यद्यपि केओपीटी ने परिसम्पत्तियों का वर्गीकरण प्रदान करने में असमर्थता व्यक्त की थी, इसने उल्लेख किया था परिसम्पत्तियाँ की खंड में, व्यावसायिक परिसंपत्तियाँ, व्यवसाय से संबंधित परिसंपत्तियाँ और सामाजिक सरोकार से संबंधित परिसम्पत्तियाँ, परिसंपत्तियों के कुल निवल खंड का क्रमशः 90 प्रतिशत, 7प्रतिशत और 3 प्रतिशत क्रमशः बनती थी, जिस पर प्रतिलाभ अनुमत करने के लिए भरोसा किया गया था। पिछली अवधि के विश्लेषण हेतु, प्रतिलाभ अनुमत करने के उद्देश्य से, सदृश्य तुलना के लिए उन्ही प्रतिशतों पर विचार किया गया है।

(xvi). केओपीटी के द्वारा प्रस्तुत, पत्तन की अभिकल्पित क्षमता (बीओटी बर्थों को छोड़कर) वर्ष 2006-07 के लिए 57.17 लाख टन और 2007-08 से 2009-10 तक प्रत्येक वर्ष के लिए 61.53 टन है। कथित वर्षों में केओपीटी के द्वारा वास्तविक यातायात पर विचार करते हुए (बीओटी बर्थों के यातायात को छोड़कर), 2006-07 से 2009-10 तक के वर्षों के दौरान पत्तन की वास्तविक क्षमता उपयोगिता क्रमशः 88.98 प्रतिशत, 86.56 प्रतिशत 82.22 प्रतिशत और 68.22 प्रतिशत निकाला गया है। चूँकि क्षमता उपयोगिता 60 प्रतिशत से अधिक है, वर्ष 2006-07 से 2009-10 तक के वर्षों के लिए नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ की गणना, जैसेकि पिछले सामान्य संशोधन आदेश में विचार की गयी थी, नियोजित पूँजी पर व्यावसायिक परिसंपत्तियों के लिए 15 प्रतिशत की दर से और व्यवसाय से संबंधित परिसम्पत्तियाँ पर 7.40 प्रतिशत की दर से परिगणित की गई है। मार्गदर्शियों के अनुसार, सरोकार परिसम्पत्तियाँ किसी भी प्रकार का प्रतिलाभ आकर्षित नहीं करता है।

(xvii)(क) पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित वास्तविक एवं अनुमान, संक्षेप में, तुलनात्मक रूप में निम्नलिखित सारणीबद्ध किया गया है:-

विवरण	वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए पूर्णयोग के रूप में (रूपया लाखों में)		विचलन प्रतिशत में
	प्रशुल्क आदेशानुसार अनुमान	वास्तविक	
यातायात (मिलियन टनो में)	150.263	154.697	2.95%
प्रचालन आय	246355.01*	272675.85	10.68%
कुल व्यय (मूल्यहास सहित)	161549.72	145510.33	-9.93%
प्रतिलाभ से पहले अधिशेष (औसत)	10361.73	24582.27	137.24%
नियोजित पूँजी (औसत)	72185.33	73555.47	1.89%
नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ (औसत)	10118.94	10311.01	1.90%

\* मार्च 2007 से प्रभावी केओपीटी के तत्कालीन प्रस्तवित कार्गो प्रहस्तन प्रभार में 10 प्रतिशत की कमी प्रतिबिम्बित करने के लिए प्रचालन आय अनुमानों को अद्यतन किया गया है।

- (ख) केओपीटी ने 2006-07 से 2008-09 तक के वर्षों के लिए, क्रमशः रु.29675.88 लाख, रु.28131.31 लाख और रु.15939.63 लाख, और कुल मिलाकर रु.73746.82 लाख रुपये का वास्तविक अधिशेष अर्जित किया है। वास्तविक अधिशेष का औसत रु.25582.27 लाख रुपये दृष्टिगत होता है। यदि वास्तविक औसत अधिशेष को कथित तीन वर्षों की रु.73555.47 लाख की वास्तविक औसत नियोजित पूँजी के प्रतिशत के रूप में देखा जाए तो यह 33.42 प्रतिशत निकलता है। उपरोक्त विवरण निम्नलिखित सारणी में प्रस्तुत किया गया है :-

विवरण	2006-07	2007-08	2008-09	औसत
केओपीटी के द्वारा अर्जित प्रतिलाभ से पूर्व वास्तविक अधिशेष	29675.88	28131.31	15939.63	24582.27
वास्तविक नियोजित पूँजी	70066.18	74894.70	75705.54	73555.47
नियोजित पूँजी पर वास्तविक अर्जित प्रतिलाभ	42.35%	37.56%	21.05%	33.42%

जैसाकि पूर्व में स्पष्टतया अभिव्यक्त किया गया था कि पिछले सामान्य संशोधन आदेश में 2006-07 से 2008-09 तक के वर्षों के लिए अधिकतम 15 प्रतिशत प्रतिलाभ अनुमत किया गया था। उपरोक्त सारणी में प्रदर्शित कथित तीन वर्षों के दौरान केओपीटी के द्वारा अर्जित वास्तविक प्रतिलाभ 33.42% पाया गया है। इसलिए प्रशुल्क दिशा-निर्देश की धारा 2.13 के अनुसार 2006-07 से 2008-09 तक के वर्षों के दौरान की अवधि में अर्जित अधिशेष को प्रचलित प्रशुल्क चक्र में समायोजित करने का मामला बनता है।

- (ग) केओपीटी के प्रचलित दरमान वैधता 31 मार्च 2009 से आगे इस शर्त पर, विस्तारित की गई है कि केओपीटी के पास 1 अप्रैल, 2009 के बादकी अवधि के लिए स्वीकार्य लागत और अनुमत प्रतिलाभ से अधिक अधिशेष प्रोद्भूत होता है तो इसे अगले चक्र में निर्धारित होनेवाले प्रशुल्क में पूर्णरूप से समायोजित किया जायेगा जैसाकि लागत विवरणी से देखा जा सकता है कि केओपीटी ने वर्ष 2009-10 के दौरान, स्वीकार्य लागत और अनुमत प्रतिलाभ से रु.9937.50 लाख के साथ अतिरिक्त अधिशेष अर्जित किया है।

- (घ) पिछली अवधि के अधिशेष का सार निम्नानुसार दिया :-

(रुपये लाखों में)

वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के लिए केओपीटी द्वारा अर्जित कुल अतिरिक्त निवल अधिशेष	2006-07	19854.00	
	2007-08	17632.57	42813.79
	2008-09	5327.22	
2009-10 वर्ष में अर्जित अतिरिक्त निवल अधिशेष			9937.50
कुल अधिशेष			52751.29

2006-07 से 2009-10 तक के वर्षों के लिए निर्धारित रु.52751.29 लाख पिछले अधिशेष के समायोजन पर प्रस्तावित पेंशन लेवी पर कारवाई करनेवाले इस विश्लेषण के उत्तरार्ध में विचार-विमर्श किया गया है।

(xviii) यातायात अनुमान जैसाकि केओपीटी के द्वारा प्रस्तुत किया गया है (बीओटी घाट से संबंधित परिचालन को छोड़कर) वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए क्रमशः 43.64 मिलियन टन, 44.754 मिलियन टन और 47.635 मिलियन टन है।

केओपीटी के द्वारा प्रस्तुत व्यापारिक योजना में सन्निहित, ऊपर वर्णित तीन वर्षों के लिए यातायात प्रोजेक्शन क्रमशः 53 मिलियन टन, 50 मिलियन टन और 63 मिलियन टन है। वर्ष 2010-11 के वर्ष के लिए केओपीटी के द्वारा प्रस्तुत बजट अनुमान भी कुल यातायात 52.49 मिलियन टन ही दर्शाता है। 12.60 मिलियन टन के वास्तविक, तिमाही परिचालन आँकड़े जबकि समानुपातिक रूप से सम्पूर्ण वर्ष के लिए, विचार किया गया है, वर्ष 2010-11 के लिए आँकड़ा यातायात लगभग 50.368 मिलियन टन निकलता है। इस परिप्रेक्ष्य में 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों की लागत विवरणी में केओपीटी द्वारा विचार किया गया अनुमान घटता हुआ प्रतीत होता है।

केओपीटी ने तर्क दिया है कि लौह-अयस्क और तरल कार्गो के अनुमानित यातायात में कमी के कारण यातायात में गिरावट आई है। चीन से लौह- अयस्क की शुस्त माँग और अंतर्राष्ट्रीय बाजार में लौह- अयस्क की कीमतों में अस्थिरता के कारण केओपीटी ने लौह-अयस्क के यातायात में गिरावट की अपेक्षा लगाया। केओपीटी के अनुसार अप्रैल-जुलाई, 2010 के दौरान, इसी अवधि की तुलना में केओपीटी में पिछले लौह-अयस्क के यातायात में लगभग 30 प्रतिशत की गिरावट आई है। इस के अलावा, पारादीप- हल्दिया कूड पाईपलाइन शुरु हो जाने पर केओपीटी भविष्य में तरल बल्क कार्गो पारादीप की ओर चले जाने की अपेक्षा करता है।

कथित वर्षों के लिए, सामान्य कार्गो के यातायात की अनुमान लगाते समय केओपीटी ने किसी वृद्धि की परिकल्पना नहीं की है। केओपीटी के अनुसार, कंटेनरों के उपयोग में वृद्धि के साथ, सामान्य कार्गो की अधिक से अधिक मात्रा कंटेनर में भरा जायेगा और इस प्रकार सामान्य कार्गो में किसी वृद्धि की अपेक्षा नहीं की गई है।

इस संदर्भ में, यह उल्लेख करना सुसंगत हो गया है कि केओपीटी के द्वारा किए गए यातायात पूर्वानुमानों पर पर किसी भी उपयोग कर्ता / उपयोग कर्ताओं के संगठन ने किसी भी प्रकार की टिप्पणी नहीं की है। इस पृष्ठभूमि में, 2010-11 से 2012-13 के वर्षों के लिए केओपीटी के पूर्वानुमान, जैसा केओपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया है, इस विश्लेषण के लिए भरोसा किया गया है तथा यह प्राधिकरण अनुमानित यातायात में बदलाव के संदर्भ को उद्भूत अतिरिक्त अधिशेष यदि कोई हो को तो पूर्णतः सामायोजित करना युक्ति संगत मानता है। फिर भी यह स्पष्ट करना सुसंगत हो गया है कि यदि केवल अनुमानित और वास्तविक निष्पादनता में भिन्नता +/- 20 प्रतिशत से अधिक होती है तो सम्पूर्ण अतिरिक्त अधिशेष पर समायोजन के लिए विचार किया जायेगा जैसा कि मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.13 में अनुबंधित है।

(xix) केओपीटी द्वारा पेश किए गए कार्गो प्रहस्तन आय अनुमानों में वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए, कार्गो लादने / उतारने, उसकी ढेरी लगाने / ऊंची ढेरी लगाने के लिए एचएमसी का प्रयोग जैसी नई सेवा, एचडीसी के बर्थ क्रमांक 2 और 8 पर तौलने सहित प्रेषण संबंधी नई सेवाओं से अनुमानित राजस्व की मद में क्रमशः रु. 3142.30 लाख, रु.4690.00 लाख और 4690.00 लाख शामिल है। इस गतिविधि से राजस्व का अनुमान बर्थ क्रमांक 2 और बर्थ क्रमांक 8 पर 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के दौरान प्रस्तावित यातायात क्रमशः 4.69 मिलियन टन, 7 मिलियन टन और 7 मिलियन टन मानते हुए, किया गया है।

यहाँ यह नोट करना प्रासंगिक होगा कि, प्रशुल्क के प्रचलित स्तर पर परिगणित आया अनुमानों पर सामान्यतः प्रशुल्क निर्धारण के लिए विचार किया जाता है। इस प्रकार प्रस्तावित आय को विचार करते हुए, प्रशुल्क के प्रचलित स्तर पर आय अनुमानों के साथ - साथ प्रस्तावित प्रशुल्क मदों से पैदा होने वाली प्रस्तावित आय पर विचार करना ठीक नहीं है।

उपरोक्त बर्थ सं.2 और 8 पर नई सेवाएं प्रदान करने के लिए केओपीटी से संबंधित आय में वर्ष, 2010-11 से 2012-13 से संबंधित वर्षों के लिए, कार्गो प्रहस्तन आय के आँकड़े शामिल नहीं है। फिर भी इस कार्य-कलाप से अर्जित राजस्व पर, नए कार्य-कलाप के दर निर्धारित करने के लिए विचार किया जाता है।

इस विश्लेषण के पिछले भाग में वर्णित कारणों से अनुमानित रायल्टी / राजस्व भाग प्राप्ति के 50 प्रतिशत पर कार्गो प्रहस्तन कार्य-कलाप आय के रूप में विचार किया गया है। तदनुसार, वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए, केओपीटी के द्वारा अनुमानित कार्गो प्रहस्तन आय में प्रत्येक वर्ष के लिए रु.854.93 लाख जोड़ा गया है।

इस प्रकार, 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए अनुमानित कार्गो प्रहस्तन आय क्रमशः रु.46596.41 लाख, रु.49058.10 लाख और रु.51412.64 लाख रुपये परिगणित होती है, जिस पर लागत विवरणी में विचार किया गया।

(xx) केओपीटी ने बताया कि इसने 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों में से प्रत्येक वर्ष में लिए डॉलर में अंकित जलयान संबंधित आय का अनुमान लगाने हेतु विदेशी मुद्रा विनिमय दर प्रति अमेरिकी डॉलर क्रमशः रु.47.00, रु.46.50 और रु.46.00 की डालर में अंकित (वर्णित) प्रशुल्क मदों से आय-अनुमानों के बारे में विचार किया गया है। मामले के विश्लेषण के समय प्रचलित विनिमय दर पर, विचाराधीन सभी वर्षों के लिए डालर में वर्णित प्रशुल्क मदों से आय के अनुमान के लिए समान रूप से विचार किया जाता है। हमारे विश्लेषण में चूंकि वित्तीय वर्ष 2010-11 का अधिकांश पहले ही समाप्त हो गया है और चूंकि वास्तविक डॉलर विनिमय दर ज्ञात है, अप्रैल 2010 तक की से सितंबर 2010 तक की अवधि के लिए विदेश जानेवाले जलयान से, जलयान संबंधित आय का अनुमान कथित अवधि के लिए प्राप्त की गई औसत विनिमय दर रु.46.08 प्रति अमेरिकी डॉलर के आधार पर किया गया है।

इसके बाद की अवधि के लिए, इस मामले का विश्लेषण पूरा होने के समय, प्रचलित विनिमय दर के रूप में रु.45.05 प्रति अमेरिकी डॉलर पर विचार किया गया है। 2011-12 और 2012-13 वर्षों के लिए विदेश गामी पोतों से पोत संबंधित आय का निर्धारण करने के लिए भी रु.45.05 प्रति अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर पर विचार किया गया है। इस प्रकार लागत विवरणी में सुविचारित पत्तन एवं डॉक कार्य-कलाप से संबंधित वर्ष 2010-11 से 2012-13 क्रमशः वर्षों के लिए, परिष्कृत प्रचालन आय रु.25928.55 लाख, रु.27326.42 लाख और रु.28527.52 लाख रुपये है।

(xxi) 2010-11 से 2012-13 वर्षों के लिए, भूमिसंपदा कार्य-कलाप और रेल कार्य-कलाप से संबंधित प्रचालन आय के अनुमानों पर उसी रूप में भरोसा किया गया है जैसे केओपीटी के द्वारा प्रस्तुत किए गए हैं।

(xxii) 2010-11 से 2012-13 वर्षों के लिए, केओपीटी की सम्पूर्ण अनुमानित प्रचालन क्रमशः आय रु.1022.30 करोड़, रु.1065.70 करोड़ और 1113.35 करोड़ रुपया परिगणित होती है।

(xxiii) 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए, अनुमानित प्रचालन व्यय के अनुमानों पर निम्नलिखित रूप में विचार विमर्श किया जाता है :-

(क) जैसाकि विश्लेषण की पिछले भाग में चर्चा की गई है, वर्ष 2009-10 के लिए वास्तविक वेतन व्ययों में III एवं IV श्रेणी के कर्मचारियों के वेतन संशोधन के क्रियान्वयन से उपजे प्रभाव को समाविष्ट किया गया है। 2009-10 वर्ष के वास्तविक वेतनादि व्ययों को आधार मानते हुए भिन्न-भिन्न पिछले वर्षों के अनुमानों पर 3.76 प्रतिशत का वृद्धि अवयव लागू करते हुए, 2010-11 से 2012-13 वर्षों के लिए वेतन व्यय के अनुमानों को परिष्कृत किया गया है।

(ख) वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए, विद्युत, ईंधन और मरम्मत एवं अनुरक्षण के बारे में व्यय के अनुमान के लिए केओपीटी ने, विभिन्न वृद्धि अवयवों पर विचार किया है। 2009-10 वर्ष के वास्तविक आँकड़ों को आधार वर्ष मानते हुए, विभिन्न पिछले वर्षों के अनुमानों पर 3.76 प्रतिशत का वृद्धि अवयव लागू करते हुए, हम ने इन मदों के अनुमानों को परिष्कृत किया है।

(ग) व्यय अनुमानों में प्रचालन व्यय के उपरोक्त शीर्षों के अलावा “अन्य व्यय” भी शामिल है, अनुषंगी छोटे-मोटे लाभ, बर्थ क्रमांक 2 और 8 पर उपकरण लगानेवाले ठेकेदार को भुगतान की जाने वाली राशि, सामान्य व्यय और सामान्य भण्डार से संबंधित है। देखा गया है कि वर्ष 2009-10 की तुलना में 2010-11 वर्ष के दौरान, कार्गो से संबंधित गतिविधियों की अन्य लागतों में करीब 108 प्रतिशत की अत्यधिक वृद्धि है। इस असाधारण वृद्धि का कारण केओपीटी द्वारा एचडीसी के बर्थ क्रमांक 2 और 8 पर नई सेवाओं प्रदान करने से, संबंधित व्यय को समाविष्ट करना है। चूँकि बर्थ क्रमांक 2 और 8 पर प्रदान

की जाने के लिए प्रस्तावित नई सेवाओं की मद में अनुमानित आय को अलग किया गया है, जैसाकि पहले बताया गया है ऐसी नई सेवाएँ प्रदान करने के अनुरूप व्ययों को भी 2010-11 से 2012-13 वर्षों के लिए, व्यय अनुमानों से बाहर रखा जाता है।

बर्थ क्रमांक 2 और 8 पर उसके द्वारा प्रदात सेवाओं के लिए, केओपीटी द्वारा प्रस्तुत विवरण के अनुसार ठेकेदार को भुगतान की जानेवाली राशि बर्थ क्रमांक 2 पर रु.79/- प्रति मीट्रिक टन, तथा बर्थ क्रमांक 8 रु.69/- प्रति मीट्रिक टन बनता है। बर्थ सं. 2 के लिए 79/- रु. प्रति मीट्रिक टन लागत में, बर्थ और एकनिष्ठ भंडारण क्षेत्र के बीच कार्गो स्थानांतरण की प्रचलित सेवा के लिए रु. 15/- प्रति मीट्रिक टन और एकनिष्ठ क्षेत्र पर कार्गो एकत्रीकरण की प्रचलित सेवा के लिए रु.10/- प्रति मीट्रिक टन समाविष्ट हैं। इसी प्रकार बर्थ सं. 8 के लिए, रु.69/- प्रति मीट्रिक टन लागत में, बर्थ और एकनिष्ठ भण्डारण क्षेत्र के बीच कार्गो स्थानांतरण की प्रचलित सेवा के लिए, रु.9/- प्रति मीट्रिक टन और एकनिष्ठ क्षेत्र पर कार्गो एकत्रीकरण की प्रचलित सेवा के लिए रु.7/- प्रति मीट्रिक टन समाविष्ट है। बर्थ सं. 2 और 8 पर, ये दो सेवाएँ को उपलब्ध करवाने की लागत रु. 41/- प्रति मीट्रिक टन बनती है और औसत लागत रु. 20.50 प्रति मीट्रिक टन बनती है। इस प्रकार 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए कार्गो कार्य-कलाप से संबंधित प्रचालन व्यय में, वर्ष 2009-10 के लिए, वास्तविक व्यय बढ़े हुए घटक के साथ, बर्थ सं. 2 और 8 पर, प्रचलित सेवाएँ उपलब्ध कराने के लिए, केओपीटी के द्वारा उत्पन्न प्रोद्भूत व्यय भी रु.20.50 प्रति मीट्रिक टन पर गणना किया गया, व्यय का प्रभाव भी शामिल है।

(घ) जैसा पहले बताया गया है, निकर्षण से, संबंधित व्यय, केवल उन्ही मदों को जिनकी भारत सरकार के द्वारा प्रति पूर्ति नहीं की जानी हो, वर्ष 2011-11 से 2012-13 तक को लागत विवरणी में सम्मिलित किया जाना है। इस संबंध में, केओपीटी ने कहा है कि वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान, मृदुत्सारण (निकर्षण) सब्सिडी से कवर न होने के लिए निकर्षण की मद में किसी भी व्यय को अनुमानित नहीं किया गया है केओपीटी ने आगे बताया है कि यदि कोई राशि अश्वीकृत की जाती है, तो उसकी जानकारी लेखापरीक्षा पूर्ण होने के उपरान्त ही मिल पायेगी। इस प्रकार, केओपीटी ने 2010-11 से 2012-13 वर्षों के लिए, लागत विवरणी में लागत के रूप में मृदुत्सारण के अनुमानित व्यय पर विचार नहीं किया है।

(ङ) केओपीटी ने 2010-11 से 2012-13 वर्षों के लिए, रेल कार्य-कलाप और भूमि संपदा कार्य-कलाप से संबंधित प्रचालन लागत के अनुमानों में विभिन्न वृद्धि कारी कारको पर विचार किया है। वर्ष 2009-10 के लिए, इन कार्य-कलापों से संबंधित वास्तविक प्रचालन लागत को आधार माना गया है और 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के अनुमानों को परिकृष्ट आधारवर्ष मानते हुए, 2010-11 से 2012-13 वर्षों के लिए अनुमान करने के लिए भिन्न-भिन्न पिछले वर्षों (के अनुमान) को आधार मानते हुए उसमें 3.76% वार्षिक की वृद्धि की गई है।

(च) यहाँ यह उल्लेख करना सुसंगत है कि केओपीटी, पोत और पत्तन संपत्तियों को पहुँची क्षति के लिए, पोत हितों को जवाबदेह मानता है। इस संबंध में, एसआईसी द्वारा सुझाव दिया गया है कि केओपीटी को इस प्रकार की देनदारी चुकाने के लिए उपयुक्त बीमा रक्षावरण लेना चाहिये। इससे केओपीटी को संपत्ति क्षति लागत की देनदारी को चुकाने में सहायता मिलेगी। इस संबंध में, केओपीटी को एसआईसी द्वारा दिए गए सुझाव का विचार करना चाहिए।

(xxiv). 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की मांग है कि महापत्तन के मामले में कम्पनी अधिनियमानुसार अंगीकार किए गए जीवन-भापदंडों का अनुपालन हुए। मूल्यहास का परिकलन सरलरेखा विधि से किया जाना चाहिए। इस प्रकार, यह प्राधिकरण ने अपने दिसंबर 2006 के प्रशुल्क आदेश के द्वारा केओपीटी को सलाह दी थी कि अपने दरमान की अगली समीक्षा के दौरान जब वह अपना प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करे तब प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.7.1. के अनुसार मूल्यहास का अनुमान लगाए। इस संबंध में, पूछे गये एक प्रश्न के उत्तर में, केओपीटी ने कहा है कि कम्पनी अधिनियम के आधार पर मूल्यहास का अनुमान लगाना केओपीटी के लिए सम्भव नहीं है। इस प्रकार, प्रदर्शित लागत विवरणी में दिखाया गया मूल्यहास केओपीटी द्वारा परिसंपत्तियों पर सरल रेखा विधि का एवं जीवन काल के शर्तों पर मंत्रालय के मार्गदर्शियों के अनुसार जीवन भापदंड का अनुपालन करके परिभाषित किया गया है। यहाँ यह उल्लेख करना सुसंगत होगा कि कुछ महापत्तनों ने, जैसेकि मुरगाँव पत्तन न्यास (एमओपीटी), जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) कम्पनी अधिनियम के आधार पर मूल्यहास की गणना करते हैं। ऐसे परिदृश्य में केओपीटी के द्वारा कम्पनी अधिनियम के आधार पर मूल्यहास की गणना न करने का कारण स्पष्ट नहीं है। इसलिए, केओपीटी से आग्रह किया जाता है कि अगली प्रशुल्क समीक्षा / संशोधन का प्रस्ताव तैयार करते समय मूल्यहास की गणना के लिए प्रशुल्क मार्गदर्शियों का अनुपालन करे।

इसी बीच, वर्तमान प्रशुल्क चक्र में पत्तन द्वारा अनुमानित मूल्यहास पर, इस शर्त पर विश्वास किया जाता है और विश्लेषण में विचार किया जाता है कि केओपीटी को प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान वास्तविकों से उसका सत्यापन किया जाएगा।

(xxv). प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय के गठन में मुख्य घटक भण्डारण, चार्जकल्सा व्यय, श्रमिक और औद्योगिकीय संबंध, अभियंत्रिक एवं कार्यशाला उपरिव्यय, लेखांकन एवं लेखापरीक्षा, पत्तन सुरक्षा और अन्य व्यय हैं। इसके अतिरिक्त, जैसाकि केओपीटी के द्वारा बताया गया है, प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय में इसके I और II श्रेणी के अधिकारियों का वेतन-व्यय भी शामिल है। वर्ष 2010-11 के लिए, प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय के अनुमान को, वर्ष 2009-10 के लिए, वास्तविक आँकड़ों के उपर 3.76 प्रतिशत की वृद्धि गुणांक प्रयुक्तकर परिष्कृत किया गया है।

कथित रूप से महापत्तन के I और II श्रेणी के अधिकारियों के संशोधित वेतन एवं भत्ते में संशोधन की घोषणा भारत सरकार द्वारा जुलाई 2010 में की गई है। इस प्रकार केओपीटी ने अपने अनुमानों में I और II श्रेणी के अधिकारियों के संशोधित वेतन एवं भत्तों में संशोधन होनेवाले प्रभाव पर विचार किया होगा। भारत सरकार के द्वारा चूँकि पहल ही महापत्तनों के I और II श्रेणी के अधिकारियों के संशोधित वेतन एवं भत्ते में संशोधन की

घोषणा की जा चुका है, इसलिए, अब यह आवश्यक हो गया है कि इस मद में प्रभाव को ग्रहण किया जाये। अक्टूबर, 2010 में आयोजित अधिकारी स्तर की बैठक में, केओपीटी ने संकेत दिया है कि भारत सरकार के द्वारा अनुमोदित कैफेटेरिया दृष्टिकोण सहित अधिकारियों के संशोधित वेतन एवं भत्तों के भुगतान के लिए, प्रतिवर्ष 10 करोड़ रुपये की आवश्यकता पड़ेगी। वर्ष 2010-11 के लिए, प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय अनुमानित करते समय पर, इस पहलू पर ध्यान दिया गया है। विभिन्न पिछले वर्षों के अनुमानों पर 3.76 % का वार्षिक वृद्धि घटक प्रयुक्त कर वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए अनुमानों को परिष्कृत किया गया है।

(xxvi). वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए, वित्तीय एवं विविध आय में जैसी केओपीटी के द्वारा अनुमानित की गई है, पूंजीगत परिसम्पत्तियों के निपटान पर लाभ अनुपयोज्य सामग्री की बिक्री, उपरिव्यय और विविध प्राप्तियों की वसूली को समाविष्ट किया जाता है। यह देखा गया है कि वर्ष 2010-11 के लिए, अनुमानित वित्तीय एवं विविध आय वर्ष 2009-10 की वास्तविक आय की तुलना में कम है। इस संबंध में पूछे गए एक प्रश्न के उत्तर में, केओपीटी ने स्पष्ट किया है कि पत्तन ने वर्ष 2009-10 में निकर्षण पोत के निपटान से उल्लेखनीय राशि प्राप्त की थी। इसने आगे स्पष्ट किया है कि वर्ष 2010-11 के लिए, वित्तीय और विविध आय के अनुमान में कमी का मूल कारण पूंजीगत परिसम्पत्तियों अनुपयोज्य सामग्री और बेदावा वस्तुओं के निपटान से संबंधित प्रत्याशित आय में कमी है। केओपीटी के द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के आधार पर, इस विश्लेषण में वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक की वित्तीय एवं विविध आय के अनुमान पर विश्वास किया गया है।

(xxvii) केओपीटी के द्वारा प्रदत्त वित्त एवं विविध व्यय के वर्ष 2010-11 से 2012-13 के अनुमानों क्रमशः रु.366.91 करोड़, रु.347.50 करोड़ और रु.369.21 करोड़ रुपये की जब वर्ष 2009-10 के लिए कम किए गए (परिष्कृत) वास्तविक व्यय रु. 177.23 करोड़ से तुलना की गई तो उन्हें पर्याप्त मात्रा में अधिक पाया गया है। वित्त एवं विविध व्यय का अंश बनने वाली मदों की सूची से, यह देखा गया है कि केओपीटी ने अधिवर्षिता निधि और उपादान निधि में, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए क्रमशः कुल रु.100 करोड़, रु.90 करोड़ और रु.85 करोड़ का अंशदान करने की परिकल्पना की है जबकि वर्ष 2009-10 के लिए वास्तविक वित्त एवं विविध व्यय में इस प्रकार का अंशदान समाविष्ट नहीं है।

केओपीटी ने सूचित किया है कि अधिवर्षिता निधि और उपादान निधि की देनदारियों को चुकाने के लिए अपेक्षित समग्र निधि (कॉपर्स) जीवनांककीय मूल्यांकन पर आधारित है। अधिवर्षिता निधि और उपादान निधि की मद में केओपीटी के द्वारा अनुमानित वार्षिक अनुदान पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

यद्यपि, सामान्य संशोधन के समय सत्यापन हेतु, प्रत्येक निधि के लिए, तथापि, केओपीटी को परामर्श दिया जाता है कि वह 2010-11 से 2012-13 के दौरान उसके द्वारा अधिवर्षिता निधि और उपादान निधि में से प्रत्येक में किए गए वास्तविक अंशदान का विवरण केओपीटी के अगले संशोधन के समय सत्यापन के लिए दे। 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए अनुमानित वित्त एवं विविध व्यय का भाग बनने वाली एक और मद, 1 अप्रैल 2004 से पहले सेवानिवृत्त हुए पत्तन के कर्मचारियों की पेंशन



संबंधी देयताओं के भुगतान हेतु वार्षिकियों की खरीदारी है। चूँकि 1 अप्रैल, 2004 के पूर्व सेवा निवृत्त पत्तन के कर्मचारियों की पेंशन चुकाने के लिए केओपीटी ने अलग से कराधान करने का प्रस्ताव किया है, जिस पर विश्लेषण के उत्तरार्ध में अलग से चर्चा की गई। वार्षिकी की खरीददारी के लिए अनुमानित राशि को वर्ष 2010-11 से 2012-13 के वर्षों में अनुमानित वित्त एवं विविध व्यय से अलग रखा गया है।

(xxviii) केओपीटी ने परिसंपत्तियों के सकल खंड में वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए, केडीसी और एचडीसी के बारे में क्रमशः रु.75.18 करोड़, रु.60.90 करोड़ और 75.73 करोड़ वृद्धि करना प्रस्तावित किया है। परिसंपत्तियाँ के सकल खण्ड में प्रस्तावित वृद्धि की सार निम्नलिखित है :-

मद	(रुपये करोड़ में)		
	2010-11	2011-12	2012-13
(i) सिविल कार्य	44.32	37.86	27.40
(ii) लघु नौसमूह और प्लवमान जलयान	0.85	---	23.00
(iii) रेलवे और भ्रममाण वस्तुएँ	8.00	6.45	7.25
(iv) क्रेन और वहन	--	4.18	4.82
(v) संयंत्र और मशीनरी	16.30	7.53	7.26
(vi) जल, विद्युत और अग्निशमन उपकरणों की संस्थापना	5.50	4.18	5.12
(vii) कार्यालय उपकरण / फर्नीचर और फिटिंग्स	0.21	0.70	0.88
	-----	-----	-----
	75.18	60.90	75.73
	=====	=====	=====

वर्ष 2010-11 के लिए, प्रस्तावित वृद्धि के बारे में, वर्तमान स्थिति (अद्यतन स्थिति) के संदर्भ में केओपीटी में जुलाई 2010 तक हाथ में ली गई / लिए जाने के लिए प्रस्तावित विभिन्न योजनाओं / परियोजनाओं की अद्यतन स्थिति प्रस्तुत की है। सद्यस्थिति दर्शाती है कि केओपीटी ने जुलाई 2010 तक कुल पूँजी व्यय रु.13.47 करोड़ का किया है। वर्ष 2011-12 के लिए प्रस्तावित वृद्धि के बारे में शुरु की गई कारवाई के संदर्भ से केओपीटी ने अभिव्यक्त किया है कि एचडीसी के बारे में, प्रस्तावित वृद्धियाँ सभी प्रचलित योजनाएँ हैं। केडीएस पर, वर्ष 2011-12 के लिए, प्रस्तावित वृद्धि से संबंधित मामले में, केओपीटी की उत्तर कुछ नहीं है। प्रश्न पूछे जाने के बावजूद, पत्तन ने इकाई प्रचालन लागत कम करने हेतु अतिरिक्त निवेश के प्रभाव, अतिरिक्त यातायात / व्यवसाय व्युत्पन्न / प्रक्षोभित करने और दक्षता सुधार के संबंध में विस्तृत विवरण प्रस्तुत नहीं किया है। इस पर विचार करते हुए, कि वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए, प्रस्तावित परिसंपत्तियों के सकल खण्ड में अभिवृद्धियाँ पत्तन द्वारा परिकल्पित पाँच वर्षीय योजना के अनुरूप है, जैसाकि इस संबंध में पूछे गये एक प्रश्न के उत्तर में इतने से पुष्टि की है कि वास्तविकों के संदर्भ से अनुमानित अभिवृद्धियों सत्यापन की शर्त पर, इस विश्लेषण में अनुमानित अभिवृद्धियों पर विश्वास किया जाता है।

(xxix). प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2005 की निर्धारित मापदण्डों को अनुसरण करते हुए, वर्तमान परिसंपत्तियाँ की अनुमान लगाना और केओपीटी के द्वारा अनुमानित अधिक्षिप्त वर्तमान देनदारियों के प्रोजेक्शनो को ध्यान में रखते हुए, केओपीटी की कार्यकारी पूँजी ऋणात्मक हो जाती है। इसके परिणामस्वरूप, केओपीटी द्वारा अपनी लागत विवरणी में किसी भी प्रकार की कार्यकारी पूँजी का विचार नहीं किया गया है।

(xxx). वर्ष 2010-11 और 2011-12 के दौरान, रेल मार्ग और इंजन-वैगन आदि के संदर्भ में केओपीटी एस्क्रो लेखा में बचे रु.800 लाख और रु.500 लाख रुपये का उपयोग रेलवे इंजन की खरीददारी तथा रेलवे यार्ड एवं रेलवे यार्ड की सुविधाओं के प्रोन्नयन / वृद्धि के लिए करने का प्रस्ताव किया है। इस प्रकार प्रशुल्क मार्गदर्शी 2005 के अनुबंध के अनुरूप, केओपीटी ने एस्करोलेखा से राशि की व्यवस्थावाली, प्रस्तावित परिसंपत्तियाँ पर प्रतिलाभ का दावा नहीं किया है। प्रतिलाभ अनुमोदित करने के उद्देश्य से नियोजित पूँजी की स्थिति निम्नलिखित सरणी में प्रस्तुत किया गया है:-

क्रमांक संख्या	विवरण	(रु. लाखों में)			
		2009-10 वास्तविक	2010-11 अनुमान	2011-12 अनुमान	2012-13 अनुमान
क	वर्ष के अंत में नियोजित पूँजी	80819.83	84585.57	86739.11	90082.30
ख	एस्करो लेखा से उपयोग				
(i)	वर्ष के दौरान एस्करोलेखा से (वित्तपोषित) परिसंपत्तियाँ	3117.17	800.00	500.00	-
(ii)	संचयी उपयोग	3117.17	3917.17	4417.17	4417.17
	घटाव - एस्करोलेखा से वित्तपोषित परिसंपत्तियाँ मूल्यहास				
(iii)	वर्ष के दौरान मूल्यहास	0.00	93.52	117.52	132.52
(iv)	संचयी मूल्यहास	0.00	93.52	211.04	343.56
(v)	एस्करोलेखा से संस्थापित परिसंपत्तियों का लिखित मूल्य (ii - iv)	3117.17	3823.65	4206.13	4073.61
ग	योग्यता प्रदायी प्रतिलाभ हेतु शेष नियोजित पूँजी	77702.66	80761.92	82532.97	86008.68

(xxxi). प्रशुल्क मार्गदर्शियों की मार्च 2005 की धारा 2.9.7 और धारा 2.9.8 अनुबंधानुसार पत्तन के परिसंपत्तियों का वर्गीकरण, व्यापारिक परिसंपत्तिया, व्यापार से संबंधित परिसंपत्तियाँ और सामाजिक सरोकार परिसंपत्तियों के रूप में अनुबंधित करती है। पत्तन की कुल परिसंपत्तियों में से व्यापारिक परिसंपत्तियों, व्यापार से संबंधित परिसंपत्तियों और सामाजिक सरोकार परिसंपत्तियों की केओपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रतिशतताओं पर भरोसा करते हुए इस प्राधिकरण ने दिसंबर 2006 के अपने आदेश में केओपीटी को सलाह दी थी कि वह संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.9.7 और धारा 2.9.8 के अनुरूप अपनी परिसंपत्तियाँ का वर्गीकरण करने का कार्य करे और अगली प्रशुल्क संशोधन के समय विस्तृत विवरणी प्रस्तुत करे। केओपीटी ने अब कहा है कि उसने एचडीसी पर वर्ष 2009-10 और उससे आगे के वर्षों के लिए मार्गदर्शियों के अनुसार परिसंपत्तियों का वर्गीकरण किया है। एचडीसी पर, एचडीसी की समग्र परिसंपत्तियाँ का व्यापारिक परिसंपत्तियाँ, व्यापार से संबंधित परिसंपत्तियाँ और सामाजिक सरोकार परिसंपत्तियों की प्रतिशतता क्रमशः 95.60%, 3.66% और 0.74% परिगणित होती है। फिर भी, इसने न तो विवरण दिया है और न ही ऊपर वर्णित श्रेणियों में अपनी परिसंपत्ति को वर्गीकृत करने हेतु अपनाया गया आधार दिया है। इन वर्गों की परिसंपत्तियों के समानुपातिक आधार पर, एचडीसी में परिसंपत्तियों के बारे में प्रतिलाभ अनुमत करने के प्रयोजन से विश्वास किया जाता है।

केडीएस की परिसंपत्तियों को अपेक्षित वर्गों में वर्गीकृत करना अभी बाकी है। इसलिए, पिछले समीक्षा के विचारित व्यापारिक परिसंपत्तियाँ व्यापार से संबंधित परिसंपत्तियों और सामाजिक सरोकार परिसंपत्तियों से संबंधित क्रमशः समानुपातिक रूप से क्रमशः 90%, 7% और 3% के समानुपात पर, जैसाकि पिछली समीक्षा के समय विचार किया गया था, प्रतिलाभ अनुमत करने के उद्देश्य हेतु विचार किया गया है। केओपीटी को सलाह दी जाती है कि वह केडीएस स्थित अपनी सभी परिसंपत्तियों को, अपने प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान, 2005 प्रशुल्क मार्गदर्शियों में सन्निहित अनुबंध के अनुसार वर्गीकृत करे।

(xxxii) पत्तन की अभिकल्पित क्षमता (बीओटी प्रचालकों द्वारा प्रचालित बर्थों को छोड़कर), जैसी केओपीटी के द्वारा प्रस्तुत की गई है वर्ष 2010-11 के लिए, क्रमशः 64.22 एमएमटी (मि.मी.ट.), वर्ष 2011-12 के लिए 66.72 एमएमटी (मि.मी.ट.) और वर्ष 2012-13 के लिए 66.97 एमएमटी (मि.मी.ट.) है 2010-11 से लेकर 2012-13 वर्षों के दौरान, केओपीटी द्वारा प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्तावित अनुमानित यातायात को ध्यान में रखते हुए इन वर्षों में पत्तन की क्षमता उपयोगिता क्रमशः 67.95%, 66.08% और 71.13% परिगणित होती है।

मार्च 2005 प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.9.10 के अनुसार, 60% या 60% से ऊपर की क्षमता की उपयोग के लिए, अधिकतम अनुमेय प्रतिलाभ अनुमत किया जाएगा। चूँकि अनुमानित क्षमता उपयोग 60% से अधिक है केओपीटी अधिकतम अनुमेय प्रतिलाभ का पात्र है। पत्तन ने व्यापारिक परिसंपत्तियों पर नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ 16% की तथा व्यापार से संबंधित परिसंपत्तियों पर 7.40% की दर से परिगणित किया है। चूँकि वर्ष 2010-11 के लिए प्रतिलाभ की निर्धारित दर व्यापारिक परिसंपत्तियों के लिए 16% एवं व्यापार से संबंधित परिसंपत्तियों के लिए 8.4% है, वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के सभी वर्षों के लिए, अधिकतम अनुमेय प्रतिलाभ व्यापारिक परिसंपत्तियों के लिए 16% और व्यापार से संबंधित परिसंपत्तियों के लिए 8.40% पर विचार किया गया है। प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार सामाजिक सरोकार से संबंधित परिसंपत्तियों पर किसी भी प्रकार के प्रतिलाभ की अनुमति नहीं है।

(xxxiii).(क) ऊपर दिए गए विश्लेषण के प्रकाश में एचडीसी, केडीएस, समूचे पत्तन एवं प्रत्येक प्रणाली के अंतर्गत विभिन्न मुख्य गतिविधियों की लागत विवरणी को सुधारा गया है। सुधारी गई लागत विवरणियां परिशिष्ट - I(क) से लेकर (ण) तक संलग्न किया जाता हैं। वित्तीय / लागत विवरणियों द्वारा प्रकाशित परिणामों की संक्षिप्त स्थिति नीचे सरणीबद्ध दी गई :-

क्र.सं	विवरण	प्रचालन आय (रु. करोड़ों में)				निवल अधिशेष (+) / घाटा (-) (रु. करोड़ों में)				निवल अधिशेष (+) / घाटा (-) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में			औसत अधिशेष / घाटा प्रतिशत में (%)
		2010- 11	2011- 12	2012- 13	योग	2010- 11	2011- 12	2012- 13	योग	2010- 11	2011- 12	2012- 13	
1.	समग्र पत्तन के रूप में	1030.8 4	1074.2 5	1121.9 0	3226.9 9	-85.28	-74.81	-65.65	225.74	8.27%	6.96%	5.85%	-7.03%
	कार्गो	465.96	490.58	514.13	1470.6 7	-49.11	-45.62	-39.66	134.39	10.54 %	-9.30%	-7.71%	-9.18%
	पत्तन और डॉक	259.29	273.26	285.28	817.83	155.96	147.48	150.04	453.48	33.89 %	24.94 %	27.17 %	28.67%
	रेलवे	93.87	92.50	98.21	284.58	-17.44	-21.53	-19.44	-58.41	18.58 %	23.27 %	19.80 %	20.55%
	संपदा	211.72	217.90	224.29	653.91	137.23	139.81	143.49	420.53	64.82 %	64.16 %	63.98 %	64.32%
2.	समग्र केडीएस के रूप में	387.02	385.10	401.53	1173.6 6	121.08	143.39	151.39	415.86	31.29 %	37.24 %	37.70 %	35.41 %
	कार्गो	191.56	184.15	192.51	568.22	-39.46	-58.52	-60.41	158.39	20.65 %	31.78 %	31.38 %	27.92%
	पत्तन और डॉक	54.98	55.57	58.56	169.11	163.46	167.73	175.94	507.13	-297.32%	-301.82%	-300.43%	-299.86%

	रेलवे	13.67	14.08	14.50	42.25	-17.24	-18.08	-19.10	-54.42	126.19 %	128.45%	-131.75%	-128.79%
	संपदा	126.82	131.30	135.96	394.08	99.08	100.94	104.07	304.09	78.13 %	76.88 %	76.54 %	77.18%
3.	समग्र एचडीसी के रूप में	643.82	689.15	720.37	2053.34	35.81	68.58	85.74	190.13	5.56%	9.95%	11.90 %	9.14%
	कार्गो	274.41	306.43	321.62	902.46	-9.64	12.90	20.75	24.01	-3.51%	4.21%	6.45%	2.38%
	पत्तन और डॉक	204.31	217.69	226.71	648.71	7.50	20.26	25.90	53.66	3.67%	9.30%	11.42 %	8.13%
	रेलवे	80.21	78.43	83.71	242.35	-0.19	-3.45	-0.34	-3.98	-0.25%	-4.40%	-0.41%	-1.68%
	संपदा	84.90	86.59	88.33	259.83	38.15	38.87	39.43	116.45	44.93 %	44.89 %	44.64 %	44.82%

- (ख) प्रशुल्क के प्रचलित स्तर पर समूचे पत्तन के लिए लागत विवरणियों द्वारा दर्शायी गई घाटे की स्थिति को देखते हुए प्रशुल्क वृद्धि करने का मामला बनता है।
- (ग) जैसाकि उपरोक्त विवरणियों में, देखा जा सकता है कि प्रशुल्क के प्रचलित स्तर पर, 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के दौरान, केओपीटी को करीब रु. 225.74 करोड़ का घाटा होगा।
- (घ) पत्तन और डॉक सुविधाएं करीब रु. 453.48 करोड़ का भारी घाटा दर्शाती हैं जो प्रचालन आय का करीब 29% परिगणित किया गया है। इस स्थिति पर विचार करते हुए कि केओपीटी ने पोतसंबंधी प्रचलित प्रभारों पर 15% वृद्धि की माँग की है, पोत संबंधी प्रचलित प्रभारों में 15% की वृद्धि की गयी है। इस मामले में आवेश को अधिसूचित करवाने की क्रिया विधि में लगनेवाले समय पर विचार करते हुए, दरमान में संशोधन के कारण होनवाली वित्तीय प्रभाव जनवरी 2011 से लेकर मार्च 2013 तक की अवधि के लिए माना गया है। पोत से संबंधित प्रभारों में जनवरी 2011 से मार्च 2013 तक की अवधि के लिए, वृद्धि से उत्पन्न अतिरिक्त अनुमानित राजस्व रु.93.50 करोड़ परिगणित किया गया है।
- (ङ) जैसा कि इस विश्लेषण के आरंभिक भाग में चर्चा की गई है कि नई सेवाओं को उपलब्ध कराने हेतु, जैसे एमएचसी की सहायता से कार्गो नौभार चढ़ाने / उतारने के लिए (विदेश जानेवाली कार्गो के लिए रु.52/- प्रति मी.ट. और तटीय कार्गो के लिए रु.31.20 प्रति मी.ट.) कार्गो का ढेर लगाने / ऊँचा ढेर लगाने के लिए (रु.10/- प्रति मी.ट.), एचडीसी के घाट क्रमांक 2 और घाट क्रमांक 8 पर, तौलन की क्रिया सहित कार्गो भेजने से संबंधित सेवाएँ (रेल से कार्गो कार्गो भेजने के लिए रु.9/- प्रति मी.ट. तथा सड़क के रास्ते कार्गो भेजने के लिए रु.6/- प्रति मी.ट.) केओपीटी ने दरें प्रस्तावित की है। हमने नई सेवाएँ प्रदान करने की मदवार लागत पर विचार विमर्श नहीं किया है। केओपीटी के द्वारा प्रस्तावित दरों के आधार पर एवं घाट क्रमांक 2 और घाट क्रमांक 8 पर नई सेवाओं को उपलब्ध कराने से संबंधित व्यय रु.58.50/- प्रति मी.ट. (रु.79 प्रति मी.ट. - रु.20.50 प्रति मी.ट. = रु.58.50 प्रति मी.ट.) को ध्यान में रखते हुए, घाट क्रमांक 2 और 8 पर नई सेवाएँ उपलब्ध कराने हेतु से मिलने वाला अतिरिक्त राजस्व रु.15.50 प्रति मी.ट. परिगणित किया गया है। जनवरी

2011 से मार्च 2011, 2011-12 और 2012-13 तक इन अवधियों में, बर्थ सं. 2 और 8 पर प्रहस्तित किए जानेवाले अनुमानित यातायात क्रमशः 17.50 लाख टन, 70 लाख टन प्रत्येक वर्ष पर विचार करते हुए, रु.24.41 करोड़ की अतिरिक्त आय इकट्ठी होगी।

(च) केओपीटी ने अपने प्रचलित कार्गो एवं कंटेनर से संबंधित प्रभार पर 10% की वृद्धि प्रस्तावित की है। कंटेनर सहित कार्गो प्रहस्तन / गतिविधि यद्यपि, करीब 9% औसत घाटा प्रदर्शित करती है। घाट क्रमांक 2 और घाट क्रमांक 8 पर नई सेवाओं को उपलब्ध करने जैसा कि पिछले अनुच्छेद में बताया गया है। पर उद्भूत अतिरिक्त आय को ध्यान में रखते हुए, घाटा 9% से 8% रह जाएगा। प्रचलित कार्गो संबंधी प्रभार में 8% की वृद्धि के साथ, तरल थोक और भण्डारण प्रभार को छोड़कर जनवरी 2011 से मार्च 2013 तक के लिए अतिरिक्त अनुमानित आय रु.61.68 करोड़ रुपये होंगे।

(छ) प्रचलित व्यवस्था में एचडीसी और केडीएच पर आईसीडी और गैर आईसीडी कंटेनरों के लिए मदवार दरें निर्धारित की गई हैं। एचडीसी के मामले में आईसीडी और गैर आईसीडी कंटेनरों के लिए, निर्धारित दरों में अंतर रु.900/- प्रति टीईयू है। दूसरी ओर केओपीटी द्वारा प्रस्तुत परिगणनाओं के अनुसार केडीसी पर यह कथित अंतर रु.1604/- प्रति टीईयू है। केडीसी पर आईसीडी और गैर आईसीडी कंटेनरों के लिए दरों में अंतर एचडीसी में प्राप्त किए गए अंतर से तुलना करने पर अधिक पाया गया है। आईसीडी और गैर आईसीडी कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए, संमिश्र बॉक्स दर के अनुसार दरों में अंतर रु.1000/- प्रति टीईयू दिखाई देता है। यदि प्रस्तावित अंतर रु.1000/- प्रति टीईयू पर केडीएस में कायम (जारी) रखा जाता है तो इस मद में प्रति वर्ष रु.1.88 करोड़ की अतिरिक्त आय परिगणित होती है जो जनवरी 2011 से मार्च 2013 तक की अवधि के लिए रु.4.23 करोड़ हो जायेगी।

(ज) समग्र पत्तन के लिए, रु.225.74 करोड़ के कुल अनुमानित घाटे में से वर्तमान प्रशुल्क संशोधन में प्रदत्त प्रशुल्क में वृद्धि रु.183.82 करोड़ रुपये की भरपाई करेगी। इसके बाद भी करीब रु.41.92 करोड़ रुपये का घाटा शेष रहेगा। चूँकि केओपीटी पर प्रचलित रेलवे टर्मिनल प्रभार की वैधता मार्च 2011 में समाप्त हो रही है, जैसा केओपीटी के द्वारा सूचित किया गया है, रेलवे प्राधिकारी द्वारा रेलवे प्रभारों की समीक्षा अपेक्षित है। जब समीक्षा हो जायेगी तब, 2011-12 और 2012-13 वर्षों के दौरान, रेलवे कार्यकलाप भी अतिरिक्त राजस्व उत्पन्न करेगा। इसके अलावा गैर भरपाई वाले अंतर को कक्ष करने के लिए, पत्तन को लागत में कमी करने और नियंत्रण के उपाय को शुरू कर देने चाहिए।

(xxxiv)(क) जैसाकि विश्लेषण के पूर्व भाग में चर्चा की गई है, 2006-07 से 2009-10 तक के लिए यथा विवक्षित अतिरिक्त के लिए पिछला अधिशेष रु.52751.29 लाख रुपये परिगणित होता है। केओपीटी ने अपने सेवा निवृत्त कर्मचारियों को पेशनादि देनदारियों का भुगतान करने हेतु विशेष लेवी के लिए अनुरोध किया था जिसकी पूर्ण क्षमता में पिछले अधिशेष के समावेशन की जांच-परीक्षा की जानी

है। यदि ऐसा अंशदान पिछली देनदारी की मद में होना है तो फिर चाहे यह निधि भी नाम से हो, यह प्राधिकरण पेंशन निधि की सृजन के मद में कोई भी अन्य सम्मिलित करने की अनुमति नहीं देगा।

यह स्पष्ट किया जाता है कि पेंशन की मद में साधारण व्यय को प्रशुल्क के निर्धारण में पास-शु के रूप में अनुमत किया जाता है, फिर चाहे पेंशन निधि में वार्षिक अंशदान के द्वारा या वास्तविक भुगतान के द्वारा पेंशन निधि में वास्तविक अंशदान की धारणा की अपेक्षावाला देनदारी विशेष लेवी के विरुद्ध होना जानी चाहिए।

यदि यह माना जाता है कि विशेष रूप से प्रयुक्त निधि या विशिष्ट प्राधिकरण निधि का होना एक विशेष अर्थ में अतिशयोक्तिपूर्ण रूप से देनदारी को प्रशुल्क रूप से चुकाने का तरीका है तो, प्रशुल्क मार्गदर्शकों की धारा 2.5.2 के अनुबन्धानुसार निम्नलिखित को चुकाने हेतु, स्मिन्त अवकाश के लिए, एक विशेष निधि निर्धारित किया जाता है। विशिष्टाधिकरण के मामले में, इस प्राधिकरण के द्वारा सामान्य संशोधन प्रस्ताव को निपटाने हेतु पारित आदेश दिनांक 11 मई 2008 के माध्यम से पिछले सम्पूर्ण उपलब्ध अधिशेष को पेंशन निधि देनदारी को चुकाने के लिए अनुमति प्रदान किया गया था। तृतीकोरिन पत्तनन्दास द्वारा दाखिल सामान्य संशोधन प्रस्ताव का निपटान करते समय, दिनांक 14 जुलाई 2008 के आदेश के माध्यम से, पेंशन निधि देनदारी को चुकाने में कमी को बीती अवधि के सम्पूर्ण अधिशेष से चुकाने के लिए अनुमति प्रदान की गयी थी। इस मामले में भी यदि दृष्टिकोण अपनाते हुए, पेंशन निधि की देनदारियों को अंशिक रूप से चुकाने के लिए, अतिरिक्त अधिशेष रु.527.51 करोड़ के पिछले अधिशेष पर केओपीटी को उपलब्ध स्रोत के रूप में विचार किया गया है और बाकी देनदारियों को चुकाने के लिए, विशेष लेवी की अनुमति प्रदान की जाती है।

- (ख) पेंशन भोगियों के मुख्य रूप से दो समूह / वर्ग हैं - प्रथम वे पेंशन भोगी जो 1 अप्रैल 2004 के पहले सेवानिवृत्त हुए हैं तथा दूसरे वे पेंशन भोगी जो 31 मार्च 2004 के बाद सेवानिवृत्त हुए हैं।

31 मार्च 2004 के बाद सेवानिवृत्त कर्मचारियों के पेंशन भुगतान के लिए केओपीटी के द्वारा पहले ही निधि का सृजन किया गया है। लागत विवरणों में वर्ष 2012-13 तक व्यय के भावी प्रोजेक्शनों में, कथित निधि में वार्षिक अंशदान पर पास शु के रूप में विचार किया गया है।

- (ग) 1 अप्रैल 2009 के पहले सेवानिवृत्त हुए कर्मचारियों की पेंशन देनदारी का वार्षिक (वास्तविक) मूल्यांकन जैसा जीवन बीमा निगम के द्वारा आँका गया था। 1 अप्रैल 2009 को रु.1141.17 करोड़ रुपये था। जैसा केओपीटी द्वारा कहा गया है केओपीटी ने 1 अप्रैल 2010 तक रु.241.14 करोड़ रुपये का अंशदान कर दिया है। केओपीटी आगे प्रस्ताव करता है कि वह रु.22.14 करोड़ रुपये का अतिरिक्त अंशदान करेगा जो कुल मिलाकर रु.276.14 करोड़ रुपये हो जाएगा। संयोगवश, केओपीटी के 2008-09 और 2009-10 के लेखा

परीक्षित वार्षिक लेखा से देखा जा सकता है कि केओपीटी ने वर्ष 2008-09 के दौरान पेंशन निधि में अंशदान के लिए रु.190 करोड़ रुपयों का प्रावधान किया गया है और रु.151.14 करोड़ रुपयों का अंशदान पहले ही कर चुका है और वर्ष 2009-10 के दौरान, केओपीटी ने रु.35 करोड़ रुपये तक अंशदान करने का प्रावधान किया है जो कुल मिलाकर रु.86.14 करोड़ हो जाता है। वार्षिक लेखा में उल्लेखित आँकड़े कुल मिलाकर रु.276.14 करोड़ के हैं।

इसके अलावा, केओपीटी, कुल रु.12.62 करोड़ रुपये की मजूदरी वेतन बकाया देनदारी को चुकाने के लिए, पहले से अनुमोदित 10% की विशेष दर करारधन से संचित अधिक राशि जमा करने के लिए सहमत हो गया है। इस प्रकार के विशेष दर के करारधन द्वारा देनदारियाँ चुकाने के लिए, निवल निधि आवश्यकता रु.853.01 करोड़ परिगणित होती है, जैसी नीचे सारणीबद्ध है :-

(रुपये करोड़ों में)

1.	एलआईसी के प्रतिवेदन के अनुसार, 1 अप्रैल 2009 को पेंशन देनदारियों का जीवनांकिकीय मूल्यांकन	1141.77
2.	घटाइए - 2008-09 और 2009-10 के दौरान पेंशन निधि में अंशदान	276.14
3.	घटाइए - 10% के विशेष करारधन से अधिक संचयी का समायोजन	12.62
4.	वसूली की जानेवाली शेष पेंशन निधि (1 - 2 - 3 - 4)	853.01

(घ) केओपीटी ने 10 वर्षों के लिए 10% की विशेष दर से पेंशन निधि को वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है। जैसे कि पहले भी बताया जा चुका है कि केओपीटी के पास रु.527.51 करोड़ का अतिरिक्त पिछला अधिशेष उपलब्ध है यदि वर्ष 2008-09 और 2009-10 में किया गया रु.276.14 करोड़ रुपयों को अंशदान अलग किया जाए, जैसे कि इसे अधिशेष से चुकाया जा सकता था, अधिशेष कुल तो रु.527.51 करोड़ के कुल पिछले अधिशेष से रु.251.37 करोड़ अभी भी शेष बचता है। ऐसी स्थिति में विशेष करारधन से प्रदान की जाने वाली शेषराशि, पूर्ण विगत अधिशेष के समायोजन के बाद, रु.601.64 करोड़ परिगणित होती है। यदि यह माना जाये कि कुल रु.601.64 करोड़ की राशि तीन प्रशुल्क चक्रों की अवधि के दौरान इकट्ठी की जानी है तो वार्षिक वसूली करीब रु.72.92 करोड़ रुपये होगी। यहाँ यह उल्लेख करना सुसंगत है कि केओपीटी अपने संपदा किरायों के प्रस्तावित संशोधन से लगभग 4 करोड़ रुपये की अतिरिक्त आय प्राप्त कर सकता है जिसके लिए केओपीटी कार्गो से संबंधित प्रभारों में प्रदत्त दशों में के वृद्धि के कारण केओपीटी प्रचालकों से अतिरिक्त रायल्टी प्राप्त कर सकता है जिसका अनुमान प्राप्तवर्ष रु.1.37 करोड़ रुपये किया गया है। इस अतिरिक्त रायल्टी का 50% आय को आधारीक यदि बुनियादी संरचना विकसित करने के लिए, उपयोग किया जाता है, केओपीटी के पास कुल रु.68.50 लाख रुपये प्रतिवर्ष शेष रहता जाता है। संपदा किराया एवं रायल्टी से अपेक्षित अतिरिक्त जमा राशियों पर विचार करते हुए, विशेष करारधन से पूरा किया जाने वाला अंतर रु.32.24 करोड़ प्रतिवर्ष परिगणित होता है। प्रचालित

प्रशुल्क चक्र में जनवरी 2011 से आरंभ होने वाली अवधि में वसूली की जानेवाली राशि रु. 72.55 करोड़ रुपये होती है।

प्रचलित कार्गो / कंटेनर से संबंधित प्रभारों एवं जलयान से संबंधित प्रभारों पर स्वीकृत वृद्धि के बाद, जनवरी 2011 से मार्च 2013 तक, पत्तन की कुल अनुमानित आय रु. 178-1.17 करोड़ रुपये परिगणित की जाती है। यदि कुल राशि रु. 72.55 करोड़ रुपये तदनु रूप अवधि में पेंशन निधि की मद में वसूल की जानी है तो संशोधन कार्गो / कंटेनर एवं जलयान से संबंधित प्रभारों पर लगभग 4.07% की पेंशन लेवी आवश्यक हो जाएगी। इस प्रकार, इस समय वर्तमान प्रशुल्क चक्र में, केओपीटी 4% की विशेष दर प्रभारित करने के लिए प्राधिकृत है एवं दरमान के अन्तर्गत संशोधन के समय स्थिति की समीक्षा की जायेगी। केओपीटी इसका पत्तन की जानेवाली प्रशुल्क वृद्धि से पेंशन निधि में भी वृद्धि कर सकता है, जमी इसने इच्छा व्यक्त की है।

- (इ) ऐसा लग सकता है कि यह विशेष दर उपयोगकर्ताओं पर अतिरिक्त बोझ होता है। यह मान्य करना होगा कि विशेष कराधन सीमित अवधि के लिए ही होगा। एक बार पेंशन निधि की रचना पूरी हो जाए, तो पेंशन भुगतान करने हेतु व्यय को पेंशन निधि कोषों से सीधे हो सकेंगे। इसके बाद उपयोगकर्ताओं का इस मात्रा में मिलेगी, चूँकि सामान्य में वार्षिक पेंशन व्यय, पेंशन निधि में वार्षिक अंशदान से अधिक होगा, जिससे प्रशुल्क बोझ क्रमशः कम होता जाएगा।
- (च) केओपीटी इस विशेष दर से उत्पन्न राजस्व को विनिर्दिष्ट प्रयोजनों के लिए उपयोग करेगा। इन उद्देश्यों के लिए, केओपीटी को एक अलग लेखा तैयार और कायम रखने की सलाह दी जाती है और केओपीटी के दरमान की अगली समीक्षा के समय सूक्ष्म परीक्षण हेतु लेखा परीक्षित विवरण प्रस्तुत करने का कहा गया है।
- (छ) केओपीटी अपने अनुसूचित होनेवाली दरमान के अनुसार कार्गो से संबंधित कार्यकलाप, कंटेनर से संबंधित कार्यकलाप, विविध सेवाओं, जलयान तोड़न एवं मरम्मत करने से संबंधित सेवाओं पर, जलयान से संबंधित कार्यकलाप और संसर्पिका (स्लिप रीटायर बाजेंस) के लिए दरमान में अनुसूचित की जाने वाली विशेष दर लगा सकता है। अत्यधिक सावधानी के रूप में, यह कहा जाना है कि केओपीटी के द्वारा विशेष दर केवल कार्गो / कंटेनर / जलयान प्रदस्तन पर ही लागू की जानी है। विशेष दर बीओटी प्रचालकों द्वारा प्रहस्तित यातायात पर, उनके द्वारा प्रभाव नहीं है।
- (ज) केओपीटी का बीओटी प्रचालकों द्वारा देय रायल्टी केओपीटी के दरमान में प्रदत्त दरों पर आधारित है, जैसा उनके द्वारा केओपीटी के साथ निष्पादित अलग-अलग लाइसेंस में अनुबंधित है। चूँकि विशेष दर की वसूली विशिष्ट निधि में कमी की पूर्ति करने के लिए किया गया है, यह प्रयाप्त रूप से स्पष्ट किया जाता है कि विशेष दर केओपीटी पर बीओटी प्रचालकों से प्राप्त रायल्टी/ राजस्व का भाग नहीं होगी।



(xxxv) केओपीटी स्थित दोनो प्रणालियों अर्थात्, केडीएस और एचडीसी हेतु साझा दर के लिए केओपीटी के प्रस्ताव की दिसंबर 200 के आदेश में इस शर्त पर अनुमोदन किया था, कि साझा दर संरचना से केडीएस की कीमत पर एचडीसी पर बोझ न बने। लागत स्थिति से यह देखा जा सकता है कि एचडीएस, केडीएस और को अर्थसहाय्य करता है। केओपीटी ने इस आधार पर साझा दर संरचना जारी रखने की मांग की है कि केडीएस और एचडीसी एक दूसरे के पूरक बनते हैं, पतन के समस्त विकास में योगदान करते हैं तथा बुनियादी संरचना का बेहतर उपयोग करते हैं। केओपीटी की स्थिति यह है कि एचडीसी और केडीएस पर तत्कालिन प्रचलित दर संरचना से दोनो प्रणाली के यातायात में बहुत बड़ा असंतुलन का निर्माण हुआ था जिससे पत्तन के वित्त को नुकसान होने लगा। केओपीटी के द्वारा प्रगत उपरोक्त तर्कों के आधार पर, साझा दरों को जारी रखने के प्रस्ताव पर उपयोगकर्ताओं को कोई आपत्ती न होने के कारण, यह प्राधिकरण साझा दर संरचना को जारी रखने की अनुमति देने के लिए प्रवृत्त हुआ है।

(xxxvi)(क) 2005 के प्रशुल्क मार्ग दर्शियों की धारा 4.2.2 के अनुरूप जिसमें पत्तन से मूल्याधारित दरों को समाप्त करने की अपेक्षा की गई है, दिसंबर 2006 के आदेश में केओपीटी को अपने पोत घाट-शुल्क सूची को युक्ति संगत बनाने के लिए प्रक्रिया प्रारंभ करने की सलाह दी गयी थी। केओपीटी अपनी प्रशुल्क सूची से मूल्याधारित दरों को बाहर निकालने के लिए प्रशंसा का पात्र है। चूँकि केओपीटी द्वारा प्रस्तावित दरमान में मूल्याधारित दर प्रदान नहीं करता है, इसलिए दरमानों में मूल्याधारित शब्द को परिभाषित करने की आवश्यकता नहीं है।

(ख) केओपीटी ने रु.200/- प्रति मीट्रिकटन की दर से पोत घाट शुल्क की लेवी के लिए प्रचलित मूल्याधारित दरों को बदला है। यद्यपि पत्तन को रु.200/- प्रति मीट्रिकटन दर समेत पोत घाट शुल्क की प्रस्तावित दरों की विस्तृत गणना लागत अवयवों के साथ प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। अपेक्षित विस्तृत विवरण हमें उपलब्ध नहीं कराया गया है। चूँकि पत्तन द्वारा मूल्याधारित दरों को बाहर निकालने के लिए की गई कार्रवाई सही दिशा में लिया गया सही कदम है, इसलिए रु.200/- प्रति मीट्रिकटन प्रस्तावित दर को अनुमोदित किया जाता है।

(xxxvii) केओपीटी विभिन्न क्षेत्रों में प्रचालन आरंभ करने पर गंभीरता से विचार कर रहा है, जिसमें से कुछ का केओपीटी द्वारा अधिग्रहण अभी किया जाना है, चूँकि ऐसे क्षेत्रों का प्रचालनीय नियंत्रण, प्रशासनिक रूप से निर्णित किया जाना अभी बाकी है, केओपीटी ने, भविष्य में किसी स्थिति से निपटने के लिए एचडीसी को परिभाषित करने वाली परिभाषा सं.21vii में” और ऐसा कोई अन्य क्षेत्र जिस पर प्रशासनिकरूप से निर्णय हो जाए, - वाक्य शामिल करने का प्रस्ताव किया है। अगले तीन वर्षों की अवधि में, जिसमें प्रचालन का कोई अतिरिक्त क्षेत्र प्रस्तावित नहीं है, अनुमानित प्रचालन के आधार पर दरमान निर्णित किया जाता है। पत्तन न्यास को यह स्वतंत्रता प्राप्त है कि अतिरिक्त क्षेत्रों को समाहित करने के लिए जब कभी दरमान में परिवर्तन करने की आवश्यकता हो, वह किसी भी समय इस प्राधिकरण से संपर्क कर सकता है।

(xxxviii) केओपीटी ने खंड 2(XVIII) में नई परिभाषा "अतिविशाल कंटेनर" को प्रस्तावित किया है जैसा कि केओपीटी के द्वारा प्रस्तुत यातायात अनुमान से यह देखा गया है। केओपीटी ने अतिविशाल कंटेनर के यातायात का अनुमान नहीं किया है। केओपीटी ने उल्लेख किया है कि ओडीसी का परिमाण बहुत कम होने के कारण केओपीटी को इस प्रकार के कंटेनरों का प्रहस्तन करने की सुविधाएं जारी रखनी होंगी। केओपीटी के द्वारा प्रस्तावित परिभाषा पर अर्थात् चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (सीसीटीएल), न्हावाशेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (एनएसआईसीटीएल) अन्य कंटेनर हैंडलिंग टर्मिनलों ओडीसी प्रहस्तन के लिए निर्धारित दरमान के अन्तर्गत उपरोक्त परिप्रेक्ष्य में केओपीटी के द्वारा प्रस्तावित परिभाषा "अतिविशाल कंटेनर" अनुमोदित की जाती है।

(xxxix) केओपीटी के प्रचलित दरमान में एक शर्त उन उपयोगकर्ता समूहों का विनिर्देश करता है जो कार्गो / कंटेनरों के प्रहस्तन के संबंध में केओपीटी द्वारा प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रभार प्रभार देने के लिए प्राधिकृत है। केओपीटी ने खंड(3)(iii) स्थित वर्तमान शर्त के वास्तविकता का विस्तृत करने के लिए प्रस्ताव किया है। ताकि कार्गो / कंटेनर पोत से उतारने या चढ़ाने अथवा पोत द्वारा किसी अन्य प्रयोजन से प्रयुक्त उपकरण के लिए उपयोग प्रभार के भुगतान हेतु कार्गो मालिकों / क्लियरिंग एजेंटों/फार्वाडिंग/प्रहस्तन एजेंटों को शामिल किया जा सके। चूंकि यह पोत के संबंध में है, "कार्गो के मालिक अथवा क्लियरिंग और फार्वाडिंग एजेंट/प्रहस्तन एजेंट, जैसा भी मामला हो" "आयातक/निर्यातक अथवा उनके एजेंट पोर्टड पोत के मामले में जैसा भी मामला हो" कहने के लिए थोड़ा सुधारा गया है।

(XL) प्रचलित व्यवस्था में एफसीएल कंटेनरों के लिए पत्तन प्रभारों का भुगतान करने का दायित्व कार्गो मालिकों या उनके अभिकर्ताओं का होता है। तथापि कुछ परिस्थितियों में कार्गो कंटेनर एजेंट/एमएलओ आयातक/निर्यातक की गैरहाजिरी में कंटेनरों का सुपुर्दगी/पोतान्तरण की व्यवस्था करते हुए एफसीएल कंटेनर खाली करने के लिए आवेदन करता है तो पत्तन ऐसे प्रभार कंटेनर एजेंटों/एमएलओ से वसूल कर सकता है।

तथापि प्रचलित शर्तों में प्रस्तावित संशोधन द्वारा पत्तन कार्गो से संबंधित प्रभार का भुगतान करने का दायित्व संपूर्णरूप से जलयान प्रचालको पर डालना है। केओपीटी के द्वारा उल्लेखित प्रशासनिक समस्याओं को, प्रणाली को मजबूत कर दूर किया जा सके। प्रचलित व्यवस्था विवादास्पद टीएचसी को नियंत्राधीन रखने के लिए एक कदम है। इसलिए, यह प्राधिकरण प्रस्तावित संशोधन को अनुमति प्रदान करने को प्रवृत्त नहीं है। प्रचलित शर्त लागू रहेंगी।

(XLI) प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.18.2 के अनुरूप, भारतीय स्टेट बैंक की प्रचालित भूतल ऋण दर 12.25% को प्रदर्शित करने के लिए, प्रस्तावित नोट 3(xiii) (ख) को संशोधित किया गया है।

(XLii) प्रेषित के सफल वजन पर कार्गो से संबंधित प्रभार लगाने के अधिकार के लिए कार्गो न धारा 3(vi) में एक शर्त समाविष्ट करने का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित शर्त के अनुसार

पहापत्तनों अर्थात् चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी), मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी), जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) के प्रचलित दरमानों की शर्तों के अनुरूप है और इसलिए अनुमोदित की जाती है।

(XLIii) जैसा केओपीटी के द्वारा बताया गया है प्रजातीय शब्दों के प्रयोग के कारण प्रचलित दरमानों को जमीनीस्तर पर समझने और लागू करने में इसे प्रायः कठिनाइयाँ आती हैं। इसलिए केओपीटी ने कहा है कि प्रस्तावित दरमानों में प्रजातीय शब्दों के बदले मदों को विनिर्दिष्ट कर पोत घाटशुल्क की सूची युक्ति संगत बनाने का प्रयास किया गया है। साथही चूँकि केओपीटी ने मूल्याधारित दरों को निकाल दिया है, इसलिए, प्रचलित दरमानों में कतिपय संशोधन करना अनिवार्य हो गया है। नतीजतन, केओपीटी द्वारा ही कार्गो का पुनः वर्गीकरण किया गया है जहाँ प्रस्तावित पोत घाटशुल्क सूची में एक प्रकार के कार्गो को एक वर्ग में रखा गया है। इसके परिणामस्वरूप, केओपीटी को कथित अनुसूची में कुछ नई प्रशुल्क मदों को सूचीबद्ध भी करना पड़ा है। ठीक इसी प्रकार, जलयान पर प्रहस्तन से संबंधित प्रभारों की अनुसूची का युक्तिसंगत बनाने के लिए, केओपीटी ने प्रयत्न किया है। चूँकि जलयान पर श्रमिकों की उत्पादकता मूलतः कार्गो की प्रकृति पर निर्भर करती है, केओपीटी ने ऐसे समूह बनाए हैं जहाँ प्रहस्तन की समान प्रकृति वाले कार्गो को कथित रूपसे एक ही समूह/वर्ग में रखा गया है।

दरमानों को सरल और युक्तिसंगत बनाने के प्रत्येक प्रयास का प्रशंसा की जानी चाहिए। तथापि दरमानों की युक्तिसंगत बनाने की प्रक्रिया से उत्पन्न प्रभाव के परिणामस्वरूप किसी भी क्षेत्र पर अनचाहे प्रशुल्क का बोझ न पड़े। इसके अतिरिक्त, केओपीटी ने घाटशुल्क अनुसूची में और जलयान पर प्रहस्तन से संबंधित प्रभार को युक्तिसंगत बनाने की प्रक्रिया में वित्तीय प्रभाव का मात्रात्मक आकलन नहीं किया है। इस प्रकार, यह प्राधिकरण, केओपीटी के द्वारा प्रस्तावित पोत घाटशुल्क अनुसूची में और जलयान पर प्रहस्तन से संबंधित प्रभारों की अनुसूची को युक्तिसंगत बनाने को अनुमोदन प्रदान करने की स्थिति में नहीं है। प्रचलित अनुसूची पोत घाटशुल्क संरचना और जलयान पर कार्गो प्रहस्तन प्रभार से संबंधित अनुसूची अपरिवर्तित रूप में जारी रहेगी।

फिर भी, केओपीटी को, विभिन्न वस्तुओं पर राजस्व प्रभाव के विश्लेषण के साथ पोत घाटशुल्क अनुसूची और जलयान पर नौभार प्रहस्तन से संबंधित प्रभारों की अनुसूची को युक्तिसंगत बनाने के लिए अलग से प्रस्ताव दाखिल करने के लिए सुझाव दिया गया है। केओपीटी इस कवायद को इस तरह चलाए कि राजस्व की हानि-लाभ रहित स्थिति बनी रहे।

(XLiv) खंड 4.2 के क्रम सं. 2 पर वर्तमान शर्त तटीय कार्गो के लिए विदेशगामी कार्गो के लिए प्रदत्त दरों के 60% पर पोत घाटशुल्क प्रदान करती है जो अधिकतम रु 50/- प्रति टन होना चाहिए। प्रस्तावित व्यवस्था में, “अधिकतम रु.50/= प्रति टन” को बाहर निकालने के लिए केओपीटी ने प्रस्तावित किया है। इस संबंध में पूछे गए, प्रश्नों के उत्तर में, केओपीटी ने कहा है कि चूँकि अविशिष्ट विदेश जानेवाली कार्गो की मूल्यान्धारित दरों को हटा दिया गया है “अधिकतम रु.50/= प्रति मैट्रिक टन के शर्त पर” उपवाक्य, जिसे अविशिष्ट तटीय कार्गो के लिए डाला गया था, निकाल दिया गया है। केओपीटी के द्वारा

प्रस्तुत स्पष्टीकरण के आधार पर, अधिकतम रु.50/= प्रति मैट्रिक टन की शर्त को बाहर निकाल देने के केओपीटी के प्रस्ताव को अनुमोदित किया जाता है ।

(XLv) पिछले अनुच्छेद में वर्णित कारणों के आधार पर, खंड 4.11 स्थित शर्तों को बाहर निकालने को भी जो निलामी/ निविदा के द्वारा बेचे गए अविशिष्ट कार्यों पर पोत घाटशुल्क प्रदान करती है, अनुमोदित किया जाता है ।

(XLvi) प्रचलित दरमान में, जलयान पर प्रहस्तन प्रभारों से संबंधित अनुसूची के नीचे टिप्पणी में रु.1/= प्रति मैट्रिक टन एक नोट कोकिंग कोल, सभी प्रकार के कोक, लाईम स्टोन, सल्फर, रॉक फॉस्फेट और सिमेंट बल्क के प्रहस्तन हेतु, सफाई प्रभारों की मद में रु.1/- प्रति टन की अतिरिक्त दर प्रदान करता है । अब केओपीटी ने कहा है कि चूँकि सफाई जलयान पर की जाने वाली गतिविधि नहीं है, इसलिए सफाई प्रभार को “विविध सेवाओं” के अंतर्गत में स्थानान्तरित करने प्रस्ताव किया है । केओपीटी ने केवल प्रचलित प्रावधानों के कार्यक्षेत्र विस्तृत करने का प्रस्ताव दिया है ताकि सभी प्रकार के अयस्क एवं तैयार उर्बरक, खंगर, चीनी, दालें और अन्य कई शुष्क बल्क नौभार आदि को समाविष्ट किया जा सके बल्कि दर को रु.2/= प्रति टन बढ़ाया भी है । सेल ने तर्क प्रस्तुत किया है कि सफाई प्रभार “पोत/जलयान गतिविधि” के साथ जुड़ा हुआ है, और इसलिए इसे अलग से प्रभारित नहीं किया जाना चाहिए ।

यहाँ नोट करना प्रासंगिक है कि दिसंबर 2006 में, केओपीटी ने अपनी पिछली सामान्य संशोधन से संबंधित कार्यवाही के दौरान, तात्कालिक रूप से प्रचलित कार्यों मदों की अनुसूची में कुछ और कार्यों मदों को समाविष्ट करने का प्रस्ताव किया था, जिस पर भविष्य में सफाई प्रभार लगाया जाना था। उस समय, इस प्राधिकरण ने दिसंबर, 2006 के आदेश में स्पष्ट रूप से कहा है कि चूँकि केओपीटी अपने प्रशुल्क की समीक्षा से भी पहले प्रस्तावित नौभार पर सफाई प्रभारों की मद में किसी अतिरिक्त काराधन के बिना उम कार्यों का प्रहस्तन करता आ रहा था जो सफाई प्रभार लगाए जाने के लिए प्रस्तावित था, तो तात्कालिक प्रचलित प्रभार में सफाई की सेवा भी शामिल होगी। इस प्रकार, सभी प्रकार के कोयले, तैयार उर्बरक और सभी प्रकार की कतरनों को समोहित करने हेतु तात्कालिक रूप से प्रचलित प्रावधान के प्रस्तावित विस्तार को अनुमोदित नहीं किया गया था ।

इसी आधार पर, सभी प्रकार के लौह-अयस्क एवं तैयार उर्बरक, खंगर, चीनी, मिल स्केल, दालें और कोई अन्य शुष्क बल्क कार्यों से संबंधित जलयान पर प्रभारों में सफाई प्रभार पहले से ही समाविष्ट किया गया है । केओपीटी में “जलयान पर प्रभार (ऑन-बोर्ड चार्ज)” को कम करने के लिए प्रस्ताव नहीं किया है जिससे कि सफाई प्रभार से संबंधित घटक को निकाला जा सके, बाहर किया जा सके । परिणामस्वरूप, यह प्राधिकरण, सफाई प्रभार के वसूली के अंतर्गत अतिरिक्त नौभार मदों को लाने वाले केओपीटी के प्रस्ताव को अनुमोदित नहीं करती है ।

(XLvii) केओपीटी ने अपने प्रस्तावित दरमान के मसौदे में, खंड 5 के अंतर्गत प्रदत्त उस नोट को निकालने का प्रस्ताव किया है जो की किंग कोल के ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभारों में तब छूट प्रदान करता है जब केओपीटी उपकरण की सहायता प्रदान करने की स्थिति में नहीं होता । निर्धारित नोट, केओपीटी से छूट / रियायत वापस लेने के कारणों का स्पष्टीकरण माँगा

गया तो उन्होंने ने कहा कि उनके पास पुराने पे-लोडर हैं एवं इसलिए उन दो घाटों को छोड़कर जहाँ एचडीसी पर उपकरण प्रदान करने का अनुबंध किया गया है, एचडीसी के किसी भी जलयान पर पे-लोडर की आपूर्ति करने की स्थिति में नहीं है। यह समझा जाता है कि जलयान पर प्रचलित प्रहस्तन दर रु.27/= प्रति मीट्रिक टन कोकिंग कोल प्रहस्तन के लिए उपकरण साहाय्य प्रदान करने हेतु एचडीसी से संबंधित है। इस प्रकार जब केओपीटी पे-लोडर की सेवा उपलब्ध कराने की स्थिति में नहीं है, तो केओपीटी छूट को प्रदान करने वाला नोट बाहर निकालने के लिए, केओपीटी का कदम सही है। फिर भी इसके साथ ही कोकिंग कोल के प्रहस्तन के लिए प्रदत्त आधारदर रु.27/- प्रति मीट्रिक टन में उपकरण साहाय्य आपूर्ति से संबंधित घटक भी समाविष्ट है। उसे भी रु.2.50/= प्रति मीट्रिक टन की दर से भी कम करना चाहिए। क्योंकि यह छूट तब दी जाती है जब केओपीटी कोई उपकरण सहायता प्रदान नहीं कर पाता है।

इस प्रकार प्रदत्त छूट की शर्तों को बाहर निकालने के अतिरिक्त जैसा पक्षन द्वारा प्रस्तावित है, कोकिंग कोल की प्रचलित प्रहस्तन दर को भी रु.2.50/= प्रति मीट्रिक टन की दर से कम किया जाता है और इस कम किया हुए दर पर 8% की सामान्य वृद्धि की जाती है।

(XLviii) इस प्रचलित व्यवस्था में, तटीय प्रहस्तन प्रभार को अनुसूची के तटीय कोयला और लौह-अयस्क के मामले में प्रहस्तन करने के लिए, वॉगेन टिपलर के द्वारा टिपलिंग करने के लिए विमोदीय दरें प्रदान की गई हैं। इसी प्रकार से, तटीय कोयला और लौह-अयस्क के मामले में प्रहस्तन करने के लिए, मजदूरों के द्वारा लदाने / उतारने के लिए विमोदीय दरें प्रदान की गई हैं। फिर भी, प्रस्तावित दरमान में केओपीटी न तटीय कोयला और लौह-अयस्क वॉगेन टिपलर द्वारा टिपल करवाने के लिए साझाए प्रस्तावित की है और इसी प्रकार तटीय कोयला एवं लौह-अयस्क मजदूरों द्वारा उतरवान के लिए इस आधार पर साझा दर प्रस्तावित की है क्योंकि इन दोनों श्रेणियों में होने वाला प्रचालन, चाहे वॉगेन टिपलर द्वारा हो या मजदूरों द्वारा समान ही होगा। केओपीटी ने तटीय कोयला और लौह-अयस्क प्रहस्तन हेतु अपने प्रदत्त साझा दर को न्याय संगत सिद्ध करने के लिए कोई गणना विवरणी प्रस्तुत नहीं की है। इसमें यह भी स्पष्ट नहीं है कि तटीय कोयला एवं लौह-अयस्क प्रहस्तन के लिए वॉगेन टिपलर की उत्पादकता या मजदूरों के द्वारा छोड़ी उतारने की उत्पादकता, दोनों बराबर है, या भिन्न-भिन्न। अर्थात् विद्यमान के आधार में, यह धार्यकरण तटीय कोयला और लौह-अयस्क वॉगेन टिपलर द्वारा टिपल करवाने के लिए एक साझा दर और तटीय कोयला और लौह-अयस्क मजदूरों द्वारा उतरवान के लिए भेक साई ए दर अनुमानित करने की आवश्यक है। किंतु फिर भी, यहां यह उल्लेख करना उपयोग होगा कि, दोनों तटीय कोयला और लौह-अयस्क के मामले में मजदूरों द्वारा उतारे जाये अथवा वॉगेन टिपलर द्वारा टिपलिंग के अंतर्गत सब प्रकार के विवरणी में प्रहस्तन से ही शामिल किया जा चुका है, एवं ये तटीय कोयला एवं लौह-अयस्क के मामले में वॉगेन टिपलर द्वारा टिपलिंग के लिए साझा दर प्रदान करने से और तटीय कोयला एवं लौह-अयस्क मजदूरों द्वारा उतारने के लिए साझा दर प्रदान करने में केओपीटी को कोई कठिनाई नहीं आने वाली है। कार्यों में जबकि दो प्रकारों में सामान्य कार्य करने की शर्त पर अलग-अलग दरों के साथ, यह प्रहस्तन व्यवस्था चले रहेगी।

(XLix) समुद्र तट पर प्रहस्तन प्रभावों से संबंधित अनुसूची में, यांत्रिक प्रणाली की मदद से नालों से किनारे पर उतारे गए या पोतलदान किए गए/ किए जानेवाले शुष्क बल्क कार्गो को समुद्र तट पर एक से अधिक दर प्रदान की गई है। (जो दर अनुसूची में समाविष्ट नहीं है।)

अब केओपीटी ने प्रस्ताव किया है कि किसी घाट पर उतारे गए कार्गो को, उसी घाट पर समर्पित भण्डारण क्षेत्र में भण्डारण करने हेतु, प्रचलित लेवी को लागू करने के लिए, विचार करने का निर्णय प्रस्तावित है। उसी स्थान, जब कार्गो इसी घाट के समर्पित भण्डारण क्षेत्र में प्रविष्टित नहीं हो सके पर अन्य भंडारण क्षेत्र में भंडारित किया जाय तो केओपीटी ने भण्डारण क्षेत्र पर प्रभावित करने के लिए भी प्रस्ताव किया है। यह प्रतीत होता है कि कार्गो उतारने के क्षेत्र में कार्गो भण्डारण करने की क्षेत्र तथा की दूरी तब करने के लिए परिवहन करने की चूकाना प्रस्तावित उच्चतर दर का आधार है। इस परिवहन के लिए अनुसूचित दर रु. 3/- के.मी. की दूरी तक करने के लिए प्रस्तावित दर रु. 10/- प्रति टन दिखता है। आगे, इस संबंध में प्रस्तावित नई चोट के अनुसार घाट और भण्डारण क्षेत्र (समर्पित घाट का छोड़कर) की दूरी 2 कि.मी. या एकांक.मी. से कम होने पर उच्चतर दर प्रभाव नहीं है।

केओपीटी का द्वारा प्रस्तुत दस्तावेज की प्रतिनिधित्व है, उसी घाट के समर्पित भण्डारण क्षेत्र को छोड़कर, घाट और भण्डारण क्षेत्र के बीच आउटसोर्सिंग के द्वारा कार्गो भण्डारण करने के संबंध में जसा घाट क्रमांक 2 और 8 पर लागू है, यह देखा गया है कि घाट क्रमांक 2 के बारे में रु. 10/- प्रति टन की दर देय है और घाट क्रमांक 8 के बारे में रु. 3/- प्रति टन देय है और औसत रु. 6.50/- प्रति टन की दर की गणना होता है। घाट और भण्डारण क्षेत्र के बीच की दूरी 2 किलोमीटर विचार की जाती है जो कि कार्गो को ठेकेदार को परिवहन के लिए भुगतान की जाने वाली लागत रु. 1.3/- प्रति टन दी जायेगी। यह घाट के समर्पित भण्डारण क्षेत्र को छोड़कर घाट और भण्डारण क्षेत्र के बीच नौभार परिवहन के लिए पत्तन द्वारा भुगतान की जाने वाली अतिरिक्त प्रभावित करता है। तदनुसार, कार्गो के लिए प्रचलित तटीय प्रहस्तन दर में 85% की वृद्धि लगाने के लिए और रु. 1.3/- प्रति टन की परिवहन संबंधी अतिरिक्त लागत को ध्यान में रखा जाए, घाट क्रमांक 2 और घाट क्रमांक 8 के लिए लागू दरों के आधार पर, केओपीटी ने समस्त घाटों पर नौभार परिवहन समाहित करने का प्रस्ताव किया है। शुष्क अनुसूचित दर के आधार पर कार्गो को उतारने के लिए लागू है, जैसा कि केओपीटी द्वारा दिनांक 1 जनवरी 2010 के अंतर्गत सूचित किया गया है, अन्य शुष्क बल्क कार्गो के लिए 3 समर्पित दर जब (उत्तरे) उतारे जाने पर एकनिष्ठ भंडारण क्षेत्र से इतर क्षेत्र में भंडारित किया जाय तो केओपीटी के अधिन. 2 और 8 पर ही लागू की जाती है और जब परिवहन-क्रमांक 2 और 8 द्वारा अथवा केओपीटी की ओर से किसी निजी पक्ष द्वारा किया जाता है।

अन्य सभी घाटों के लिए प्रस्तावित व्यवस्था को मानना संभव नहीं है क्योंकि आवागमन व्यवस्था एवं लागत विवरणी उपलब्ध नहीं कराया गया है।

चूँकि, अनुमोदित दर तय की गई दूरी पर विचार किए बिना, भुगतान करनी होगी, इसलिए उपरोक्त संदर्भित प्रस्तावित नोट सुसंगत नहीं है और इसे बाहर निकाला जाता है।

(L) प्राधिकरण ने, दिसंबर 2006 के आदेश में, केओपीटी को, अगले दरमान की समीक्षा के दौरान, सेवा उपलब्ध कराने की लागत के आधार पर, तट पर नौभार (कार्गो) प्रभार में प्रहस्तन छूट के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए सलाह दी गयी थी। केओपीटी प्रत्येक सेवा घटक की लागत की हिसाब किताब नहीं रखती है। इस लिए सेवा उपलब्ध कराने की लागत के आधार पर छूट का प्रस्ताव न कर, प्रचलित प्रभार पर प्रतिशत छूट जारी रखने के लिए, केओपीटी ने अपना इन्चार्ज मसौदा प्रस्तावित किया है। इसने निवेदन किया है कि वह लागत के आधार पर छूट का प्रस्ताव कर पाया नहीं है। उसने आगे कहा है कि साधारणतः तट नौभार प्रहस्तन सेवा समग्र रूप में प्रदान की जाती है और केवल कुछ अपरिहार्य परिस्थितियों में ही इस प्रकार की स्थिति उत्पन्न होती है जहाँ केओपीटी तट नौभार प्रहस्तन प्रभार के अंतर्गत खास भाग की आंशिक सेवा प्रदान करने की स्थिति में नहीं होता है। अपेक्षित विवरणों के अभाव में, प्रचलित व्यवस्था को जारी रखने के लिए अनुमति प्रदान की जाती है।

(L.I) वैगन टिप्पर द्वारा तापीय कोयला एवं लौह-अयस्क के बॉग्स को टिपलिंग करने का कार्यकलाप के बारे में, जब तट नौभार प्रहस्तन सेवाएं पूर्ण रूप से या आंशिक रूप से प्रदान की जाती है तो कथित (प्रदत्त) सेवा के लिए दरमान में प्रदत्त टिपलिंग प्रभारों के साथ-साथ लगने वाले तट नौभार प्रहस्तन प्रभारप्रमाय्य हो जाते हैं। चूँकि प्रभार लगाने से संबंधित प्रावधान स्वयंचलित है, केओपीटी ने प्रावधान को अतिरिक्त पाया है एवं इसलिए अतिरिक्त प्रस्ताव को बाहर निकालने के लिए प्रस्ताव दिया है, जो मान लिय गया है।

(L.II) नदीय प्रहस्तन प्रभार लगाने की वर्तमान व्यवस्था में, विविष्ट दरों में 30% छूट अनुमत करने वाला एक प्रावधान है। पत्तन की इच्छा पर जब तापीय कोयला का वैगन मजदूर द्वारा घरा / खाली करने पर यह छूट प्रदान की जाती है। केओपीटी ने इस प्रावधान को बाहर निकालने के लिए अचित्य नहीं बताया है। इसलिए प्रचलित प्रावधान जारी रहेगा।

(L.III) कार्गो (नौभार) पर विलम्ब-शुल्क को लगाने के लिए घाट के किनारे जलयान जिस तिथि को अपना आयात उतारना पूरा कर लेती है उस दिन (तिथि) को "अंतिम उतराई दिन" के रूप में प्रचलित दरमान में परिभाषित किया गया है। प्रमोद-तरणी (बार्जे) / नौका / समतल पेदीवाला नौका / अन्य कोई भी जलयान के द्वारा घाट पर माल उतारने के लिए एवं इसके अलावा लंगरगाह / नौबंधस्थल / नौका का उत्पत्तविका लगाना / प्रमोद-तरणी / समतल पेदीवाला नौका / अन्य कोई भी जलयान से नौभार उतारने के लिए प्रावधान को समाविष्ट करने के लिए पत्तन ने प्रस्ताव किया है। चूँकि प्रस्तावित प्रावधान प्रमोद-तरणी / नौका / समतल पेदीवाला नौका / अन्य कोई भी जलयान के द्वारा घाट पर नौभार उतारने से संबंधित है, जैसे कि केओपीटी ने स्पष्ट किया है, प्रस्तावित प्रावधान को अंतःस्थापित किया जाता है।

(L.IV) केओपीटी ने (उस) कार्गो के परिवहन के लिए प्रभार लगाने हेतु खंड 8.3 की क्रम सं.3 पर एक प्रस्तावित की है जिसके लिए केओपीटी एचडीसी की डॉक इंटीग्रेटर जॉन के भीतर

परिवहन का काम हाथ में लेता है। नई प्रशुल्क मद केओपीटी ने कहा है कि सेवा की प्रकृति एक ही होने के कारण एचडीसी पर डॉक के आंतरिक क्षेत्रों में नौभार परिवहन करने के लिए प्रस्तावित दर के बीच के लिए निर्धारित प्रचलित दर के बराबर है। केओपीटी ने, केडीएस के लिए "आर्गोस" डॉक के भीतर" परिवहन के लिए लागू दर से अपने दर भ्रष्टाचार करने की बजाय नौभारों के लिए भी दर विनिर्दिष्ट करना, यह प्रस्ताव किया है क्योंकि एचडीसी में नौभारों की उपयोगकर्ता "डॉक इंटीरियर जॉन" के नाम से जाना है। यह मानते हुए कि सेवा का नौभार जगत द्वारा प्रयुक्त शब्दावली का यही-साही प्रतीकान्वित करता है, जैसा पतन द्वारा बताया गया है और चूंकि किसी भी उपयोगकर्ता ने प्रस्तावित दर का विरोध नहीं किया, प्रस्तावित दरों को अनुमोदित किया जाता है। तर्थापि खंड 8.1 की क्रम में नौभार प्रशुल्क मद डालना की बजाय खंड 8.1 को प्राधान्यक्रम में, को संशोधित किया जा रहा ताकि एचडीसी के डॉक इंटीरियर जॉन का नौभार परिवहन को समेटा जा सके।

(L.v) केओपीटी (उस) ब्रेक कागज कागज पर प्रभार लगाता है जिसके लिए केओपीटी कोई लदान / उतराई / पुनः ढेर भण्डार संबंधी सेवा हाथ में लेता है और जो राष्ट्रीय प्रहस्तन प्रभागों में समाहित नहीं है। प्रस्तावित दर को शाश्वत करनेवाले नोट के साथ, केओपीटी में शुष्क बल्क नौभार को डम्पर पर लाने के लिए रु. 15/- प्रति टन दर प्रस्तावित किया है। जैसा पतन द्वारा बताया गया है, नौभार कागज कागज में ब्रेक बल्क कागज के प्रहस्तन के समय डाकड़ों की उत्पादकता का विचार करने हुए, प्रस्तावित दर रु. 15/- प्रति मेट्रिक टन ब्रेक बल्क कागज के लिए लगभग निम्नतम दर की पटिया की 50% दर थाया गया है। चूंकि प्रस्तावित दर लदान प्रभागों के आधार पर नहीं निकाली गई है और चूंकि बल्क कागज की तुलना में ब्रेक कागज कागज के प्रहस्तन के समय उत्पादकता की उत्पादकता से संबंधित विवरणों भी प्रस्तुत नहीं की गई है, उत्पादकता परिभाषकों के आधार पर प्रस्तावित दर को न्याय संगत उद्देश्य सम्भव नहीं हुआ है।

(L.vi) (क) प्रचलित दरमान में एचडीसी एवं केडीएस पर नॉन-आर्गोसटी क्रेटनरी के प्रहस्तन हेतु विभिन्न दरें लागू की गयी हैं। केडीएस पर यह दर केटनरी में ब्रेक कागज के वर्गीकरण पर निर्भर है। इस प्राधिकरण ने दिनांक 29/06 के अधिनियम में केओपीटी का प्रहस्तन निम्न धा की प्रशुल्क मार्गदर्शिका की धारा 5.1.1 को ध्यान में रखते हुए, केओपीटी का क्रेटनरी प्रहस्तन के मद पर प्रहस्तन बॉक्स दर के लिए प्रयास कर रहा है। इस प्राधिकरण की सलाह को ध्यान में रखते हुए, केओपीटी ने अब एचडीसी और केडीएस दोनों स्थानों पर नॉन-आर्गोसटी क्रेटनरी का प्रहस्तन के लिए, संयुक्त बॉक्स दर रु. 4500/- प्रति टोईयू का प्रस्तावित की है।

(ख) केओपीटी ने ब्रेक कागज के लिए गणनाएं प्रस्तुत की हैं कि यदि प्रचलित प्रहस्तन दरों को समेकित किया जाता है तो समेकित दर एचडीसी और केडीएस पर अलग-अलग बॉक्स रु. 3324/- प्रति टोईयू और रु. 3780/- प्रति टोईयू परिगणित होती हैं। इन समेकित दरों के विरुद्ध रु. 4500/- प्रति टोईयू की भांति संयुक्त बॉक्स दर को प्रहस्तन करने का कारण स्पष्ट नहीं है। ऐसी स्थिति में एचडीसी और केडीएस पर नौभारों के लिए संयुक्त बॉक्स दरों को जारी रखना होगा, एचडीसी के लिए रु. 3324/- प्रति टोईयू की दर और केडीएस के लिए रु.



3780/- प्रति टीईयू की दर को, कंटेनर से संबंधित प्रभार में 8% सामान्य वृद्धि जोड़कर बढ़ाया जाता है।

(ग) जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है, आईसीडी और गैर आईसीडी कंटेनरों के लिए प्रदत्त दरों में अंतर, एचडीसी के मामले में रु 900/- प्रति टीईयू और केडीएस के मामले में रु. 1604/- प्रति टीईयू देखा गया है। आईसीडी और नॉन-आईसीडी कंटेनरों के लिए प्रहस्तन के लिए केओपीटी द्वारा प्रस्तावित संयुक्त बाक्स दर के अनुसार दरों में अंतर रु. 1000/- प्रति टीईयू देखा गया है, आईसीडी कंटेनरों के लिए दरें रु. 1000/- प्रति टीईयू का अंतर बरकरार रखते हुए प्रदान की गई है, जैसा केओपीटी ने प्रस्तावित किया है, संयोगवश, आईसीडी और नॉन-आईसीडी कंटेनरों के बीच रु. 1000/- प्रति टीईयू के अंतर को बरकरार रखने के प्रभाव के कारण उत्पन्न होने वाला अतिरिक्त राजस्व, कंटेनर संबंधी प्रभारों में जोड़े जाने वाली सामान्य वृद्धि निर्धारित करते समय हिसाब-किताब में ले लिया गया है।

(घ) जैसाकि पहले बताया गया है, यद्यपि केओपीटी ने ओडीसीज का यातायात अनुमानित नहीं किया है, पत्तन ओडीसीज के प्रहस्तन के लिए सुविधा बरकरार रखना चाहता है। परिणामस्वरूप, केओपीटी ने खाली और भरे हुए ओडीसी प्रहस्तन करने के लिए दरें आरंभ की हैं। केओपीटी ने ओडीसीज के प्रहस्तन हेतु, इसके द्वारा सामान्य कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित दरों पर 66.67% का प्रीमियम प्रस्तावित किया है।

इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना उपयुक्त होगा कि 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में, खतरनाक कंटेनरों के विपरीत, सामान्य कंटेनरों और ओडीसी कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए दरों के बीच किसी प्रकार का दर अंतर / भेद प्रदान नहीं किया गया है। फिर भी, जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी), न्हावा शेवा अंतराष्ट्रीय कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (एनएसआईसीटी), और गेटवे टर्मिनल्स इंडिया प्राइवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल) को छोड़कर अन्य महापत्तनों के दरमानों से यह देखा गया है कि ओडीसीज के प्रहस्तन के लिए दरें, सामान्य कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए लागू दरों से 25% अधिक होती हैं। उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए, ओडीसीज के प्रहस्तन के लिए, सामान्य नॉन-आईसीडी कंटेनरों के लिए अनुमोदित संयुक्त बाक्स दरों के ऊपर 25% का प्रीमियम अनुमोदित किया जाता है।

(ड.) 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 5.1.1 के अनुरूप, संयुक्त बाक्स दर के साथ उस समय छूट अनुमत करने का भी प्रावधान है जब पत्तन उससे अपेक्षित कोई सेवा प्रदान करने में असमर्थ हो रहा हो, तदनुसार, जब संयुक्त सेवा का भाग बनने वाली कोई संगत / उपयुक्त केओपीटी द्वारा प्रदान नहीं की जाती है, उस अवसर के लिए केओपीटी ने अनुमत की जाने वाली छूट प्रस्तावित की है। पत्तन द्वारा प्रदान न की जाने वाली सेवाओं, जैसे, पोत से तट की ओर स्थानान्तरण, तट से यार्ड तक परिवहन और कंटेनरों के उठाने / रखने जैसी सेवाओं के लिए अनुमत की जाने वाली प्रस्तावित छूटें / रियायतें उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए, पत्तन द्वारा प्रस्तावित छूट को केओपीटी द्वारा प्रस्तावित

संयुक्त बाक्स दर और प्रस्तावित छूट स्लैबों के बीच अंतर बरकरार रखने के लिए संशोधित किया गया है।

प्रस्तावित छूट से यह प्रतीत होता है कि पत्तन के द्वारा प्रस्तावित छूट का प्रचालित बाजारीय शिफ्त को प्रतिबिम्बित करने के लिए किया गया है। प्रस्तावित छूट का निर्धारण करने के लिए कोई आधार या गणना प्रस्तुत नहीं है। तथापि संयुक्त बाक्स दर अनुमोदित करने की पृष्ठ भूमि में केओपीटी ने सेवा उपलब्ध न कर पाये पर केओपीटी द्वारा छूट प्रदान करना अनिवार्य है। उपरोक्त तथ्यों के आधार पर, पत्तन द्वारा प्रस्तावित छूट का प्रस्तावित बाक्स दर और प्रस्तावित छूट स्लैबों के बीच अंतर बरकरार रखने के लिए संशोधित किया गया है। इसके बावजूद केओपीटी को सन्नाह दी गयी है कि प्रशुल्क समीक्षा के माध्यम से सेवा उपलब्ध न कर पाये पर पत्तन के आधार पर छूट प्रदान करने के लिए अगला प्रस्ताव दायित्व करे।

- (च) कंटेनर/जलयान कंटेनर को प्रदत्त विविध सेवा के लिए प्रभार प्रसारण के अनुसूची में अवेहेड के गस्ते जलयान पर कंटेनरों के स्थानांतरण के लिए 630/- प्रति टीईयू का एक दर है। प्रस्तावित दरमान में जलयान पर प्रदत्त सेवा बिना जहा मजदूर के द्वारा कंटेनरों का स्थानांतरण करने के लिए कंटेनरों के दर का प्रस्ताव किया है। केओपीटी ने नई दर शर्मायित करने का स्पष्टीकरण नहीं दिया है। साथ ही नई प्रस्तावित दर पर पत्तन के अतिरिक्त आधे का भी आकलन नहीं किया गया है। इस प्रकार पत्तन द्वारा जलयान पर मजदूरों के द्वारा कंटेनरों के स्थानांतरण के लिए कंटेनरों के प्रस्ताव को अनुमोदन नहीं किया गया है।

- (E.iii) केओपीटी ने नेपाल और भुटान जाने वाले कार्गो से भरे आयातक कंटेनरों पर संयुक्त बाक्स दर पर प्रस्तावित छूट प्रदान करने हेतु एक नोट प्रस्तावित किया है। अनुमोदित प्रशुल्क उच्चतम दर है और केओपीटी को स्वतंत्रता है कि वह सोचविचार के आधार पर उससे कम प्रभारित करे, दर करने के लिए पत्तन केओपीटी के सामने तारीय गर्थ तब पत्तन ने स्पष्ट किया कि वह इस नोट का उपयोग में इसलिए बनाए रखना चाहता है जिससे कि चारों तरफ से भूमि (आय) के अपने पड़ोसी देशों को केओपीटी एवं निर्यातकों को यह सुव्यानुमायि पाये कि केओपीटी उनकी चिंता बरमा है। उपरोक्त स्थिति पर विचार करते हुए, प्रस्तावित छूट अनुमोदित किया जाता है।

- (E.iii) कलकत्ता डॉक नेक्ल वार्ड (साडीएलबी) के द्वारा प्रभारित दरें इस प्राधिकरण के कार्य क्षेत्र में बाहर हैं। इसलिए सीडीएलबी के द्वारा निष्क्रिय किए गए आयातकों का प्रस्तावित प्रावधान जिनमें सीडीएलबी के मजदूरों को तालीम दी गयी गार्धसूचित नहीं की गई है।

- (E.ix) संयुक्त बाक्स दर के अंतर्गत समीहित बुनियादी परम्पन सेवाएँ पत्तन के द्वारा प्रदान करा जाने पर, केओपीटी ने सामूहिक बाक्स दर में छूट देने का प्रस्ताव किया है। पत्तन को बनाए रखने के लिए, पत्तन के द्वारा यथा प्रस्तावित, संशोधित सामूहिक बाक्स दर संदर्भित प्रस्तावित छूट की दरों को संशोधित किया जाता है।

यह पुनः स्मरण कराया जाता है कि इस प्राधिकरण ने दिनांक 9 जुलाई, 2010 के अपने आदेश के माध्यम से उन पोतान्तरण कंटेनरों के लिए प्रभार प्रदान किए हैं जिनकी यात्रा दोनो चरणों पूरी तरह से विदेशी हो या, यात्रा (दोनों चरणों) पूरी तरह से तटीय हो और जब यात्रा का एक भाग (चरण) विदेशी तथा दूसरा भाग (चरण) तटीय हो दिनांक 9 जुलाई, 2010 के आदेश में निर्धारित प्रभारों को कंटेनर संबंधित प्रभार पर सामान्यवृद्धि को प्रतिबिम्बित करने के लिए अद्यतन किया गया है। नॉन-आईसीडो भरे हुए और खाली नौकातरण कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए अनुमोदित दरें निम्नलिखित रूप से सारणीबद्ध हैं

क्र.सं.	वर्ग	सामान्य विदेशी कंटेनर के प्रहस्तन के लिए अनुमोदित प्रभार	कंटेनर कोड में दूक पर कंटेनर चढ़ाने से संबंधित दर	नौकातरण कंटेनरों हेतु, प्रचालित की प्रारम्भिक दर	सामान्य विदेशी कंटेनरों पर 8% की वृद्धि प्रभावों के अंतर्गत प्रभार	दोनों ओर की यात्रा विदेशी होने पर, नौकातरण दर	दोनों ओर की यात्रा तटीय होने पर, नौकातरण दर	यदि एक ओर की यात्रा विदेशी तथा दूसरी ओर की यात्रा तटीय हो तो, नौकातरण दर	
		1	2	3	4 = 2 + 3	5 = कोलम 1 * 1.08	6 = कोलम 5 * 1.2 गुण	7 = कोलम 6 * 60%	8 = (कोलम 5 * 75%) + (कोलम 6 * 75% * 60%)
I	केडीएस पर								
(क)	भारत	3780.00	148.50	3631.50	3922.02	5883.03	3592.82	4706.42	
(ख)	उत्तरी	1501.50	148.50	1353.00	1461.24	2191.36	1315.12	1753.40	
II	विदेशी पर								
(क)	भारत	3324.00	148.50	3175.50	3429.54	5144.31	3086.59	4115.15	
(ख)	उत्तरी	1739.00	148.50	1600.50	1728.54	2592.81	1555.69	2074.25	

(1) केओपीटी ने केडीएस पर रेल के द्वारा, डॉक और डॉक से दूर कंटेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस) के बीच कंटेनरों के आवगमन के लिए समेकित प्रभार का प्रस्ताव किया है। वापर एग्री एण्ड कम्पनी लिमिटेड (बीएलसीएल) ने सूचित किया है कि जो केडीएस संबंधित है वह एक कंटेनर फ्रेट स्टेशन को चलाता है। जैसा केओपीटी द्वारा सूचित किया गया है, बीएलसीएल द्वारा वर्णित यह सुविधा डॉक और सीएलएस के बीच कंटेनरों की आवाजाही के लिए समर्पित सुविधाओं का सृजन है जिसे सीएफएस प्रचालक वैगनों के अपने बड़े से रेलवे की सुविधाओं का उपयोग कर के चलाते हैं।

इस संबंध में पूछे गए एक प्रश्न के उत्तर में केओपीटी ने कहा है कि प्रस्तावित समेकित प्रभार में मुख्य रूप से सामूहिक बॉक्स दर, अतिरिक्त कंटेनर प्रहस्तन प्रभार, यदि कोई हो और पत्तन के रेलतंत्र के अंतर्गत पत्तन के रेलवे इंजन से सीएफएस के वांगन पर भारित कंटेनरों का परिवहन प्रभार शामिल होता है। सेवाओं की उपरोक्त प्राकृतिक के आधारपर, केओपीटी दावा करता है कि प्रस्तावित सेवाएँ महापत्तनन्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 और 48 की सीमा के अंतर्गत आती है।

कथित सेवा के लिए, केओपीटी द्वारा प्रस्तावित दर अन्य बातों के साथ-साथ गैलवे प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित स्थानीय दुलाई प्रभार को भी समाविष्ट करती है। यह प्राधिकरण दूसरे दर निर्धारक प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित की जाने वाली दर को समाविष्ट नहीं कर सकता है। केओपीटी के द्वारा प्रस्तावित दरों में अन्य सुविचारित मद रु.800/- प्रति टीईयू का अतिरिक्त प्रहस्तन प्रभार है। रु.800/- प्रति टीईयू का यह अतिरिक्त प्रभार ट्रक/ट्रेलर से उठाने के लिए गैलवे स्टेक यार्ड तक परिवहन करने हेतु और स्टेक यार्ड में उठाकर रखने के लिए है।

केओपीटी ने कहा है कि कथित अतिरिक्त सेवाओं के लिए दरमान में निर्धारित दर प्रभाव्य है। प्रचलित दरमान में निर्धारित दर रु.324/- प्रति टीईयू उठाकर चढ़ाने / उतारने के लिए और रु.360/- प्रति टीईयू दो घाटों (बर्थों) के बीच परिवहन के लिए है जो केओपीटी के द्वारा सुविचारित रु.800/- प्रति टीईयू के विरुद्ध रु.684/- प्रति टीईयू परिगणित होता है। इन दो राशियों के बीच अंतर स्पष्ट नहीं किया गया। इस स्थिति पर विचार करते हुए कि डॉक और बीएलसीएल की सुविधाओं के बीच कंटेनर आवागमन का प्रचालन अभी स्थापित किया जाना अभी है, जैसा केओपीटी के प्रतिपाद से पता चलता है, केओपीटी को सलाह दी जाती है कि हमारी टिप्पणी को मद्देनजर प्रस्तावित दरों को समीक्षा करे साथ ही पत्तन को इसके द्वारा अभिकल्पित सेवाओं के लिए, निवेश तथा लागत स्थिति के विवरण के साथ, दरों के अनुमोदन हेतु प्रस्ताव लाने की सलाह दी गई है। साथ ही, वह एक और प्रस्ताव लाए जिसके द्वारा कुछ अन्य प्रासंगिक प्रशुल्क मदों में दर कम की जाए ताकि राजस्व का लाभ-हानिरहित स्थिति बनी रहे, क्योंकि कथित सेवाओं से पत्तन को अतिरिक्त राजस्व प्राप्त होगा।

(Lxii) केओपीटी ने मिशनरीज ऑफ चैरिटी, रामकृष्ण मिशन और भारत सेवाश्रम संघ के लिए, राहत सामग्रियों से भरे हुए आयात कंटेनरों के मामलों में प्रचलित निःशुल्क 3 दिन से बढ़ाकर 30 दिन तक करने के लिए प्रस्ताव किया है। 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 4.5 में जैसा अनुबंधित है, महापत्तन निःशुल्क दिन निर्धारित करने के लिए स्वतंत्र हैं। इस प्रकार, इस प्रशुल्क मद के बारे में, प्रचलित भण्डारण संरचना स्लैब/पायदान में प्रस्तावित संशोधन को अनुमोदित किया जाता है।

(Lxiii) केओपीटी ने खतरनाक- I कार्गो से भरे हुए कंटेनरों के आयात / निर्यात / नौकांतरण कंटेनरों पर भण्डारण प्रभार लगाने हेतु नई भण्डारण संरचना स्लैब आरम्भ किया है। चूंकि प्रस्तावित प्रावधान प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 5.7.3 के अनुरूप जो खतरनाक कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए 75% प्रिमियम का अनुबंध करता है, प्रस्तावित प्रावधान अनुमोदित किया जाता है।

(Lxiv) केओपीटी ने नई शर्तबंदी आरम्भ की है, जिसके द्वारा खाली करने के दिन को छोड़कर खाली किए गए कार्गो को कोई निःशुल्क नहीं देने का प्रस्ताव किया गया है। इस संबंध में, सीसीएचए ने खाली किए गए कार्गो कंटेनरों के लिए न्यूनतम तीन दिनों की निःशुल्क अवधि प्रदान करने के लिए अनुरोध किया है। इस संबंध में पूछे गए हमारे प्रश्नों के उत्तर में और सीसीएचए के अनुरोध पर केओपीटी ने कहा है कि व पत्तन के अंदर कंटेनर को खाली करने को प्रोत्साहन नहीं देता है और चूंकि भरे हुए कंटेनरों को पहले ही 3 दिनों के

निःशुल्क अवधि प्रदान कर दी गयी है, तो ऐसे कथित कंटेनरों से खली किए गए कार्गो को अतिरिक्त निःशुल्क अवधि की कोई आवश्यकता नहीं है पत्तन अपने परिचालन क्षेत्र को किस प्रकार से उपयोग करेगा, इस विषय में पत्तन के निर्णय से सहमत होते हुए, प्रस्तावित नोट का अनुमोदन किया जाता है।

(Lxv) पत्तन के रेलवे धर्मकांटे का उपयोग करने के लिए केओपीटी ने खाली वैगन के लिए रु.5/- प्रति टन एवं भरे हुए वैगन के लिए रु.200/- प्रति टन की दर से नई प्रशुल्क मद प्रस्तावित की है। इस संबंध में पूछे गए प्रश्न के बावजूद, केओपीटी ने प्रस्तावित दर से संबंधित लागत विवरणी एवं गणना-विवरण प्रस्तुत नहीं किया है। इस स्थिति पर विचार करते हुए कि धर्मकांटा अभी लगाया जाना है, जैसा केओपीटी ने सूचित किया है, कि केओपीटी को सलाह दी जाती है कि वह पत्तन द्वारा अभी कल्पित सेवाओं के लिए दरों के अनुमोदन के लिए, निवेश के विवरण और लागत स्थिति के साथ, एक प्रस्ताव लाए। इसके साथ ही, राजस्व की हानि लाभ रहित स्थिति बनाए रखने के लिए किसी अन्य संगत प्रशुल्क की दर में कटौती का प्रस्ताव लेकर आए क्योंकि कथित सेवाएँ पत्तन के लिए अतिरिक्त राजस्व उत्पन्न करेगी।

(Lxvi) उसे कार्गो पर नौभार की सुपुर्दगी / प्रतिग्रहण प्रभार लगाने हेतु, प्रचलित प्रशुल्क के संदर्भ से जिस पर पोतघाट शुल्क नहीं लगाया गया है, पत्तन के द्वारा प्रदत्त सेवाओं की प्रकृति एवं इस प्रभार की प्रयोज्यता पर टीएमआईएलएल ने स्पष्टीकरण मांगा है। केओपीटी के प्रचलित दरमान में पहले से ही प्रदत्त दर के अनुप्रयोग को शासित करने वाली शर्तें अनुबंध करती हैं कि जब केओपीटी नौभार प्रहस्तन करेगा तब प्रदत्त सेवाओं पर कथित प्रभार की वसूली भी करेगा। केओपीटी द्वारा प्रदत्त सेवाओं की प्रकृति के संबंध में, पत्तन ने उसके द्वारा प्राप्त किए गए कार्गो के संबंध में प्रलखकरण और लिपिक कर्मों में संलिप्तता सूचित की है, और साथ ही यह क्षेत्र में यह सुरक्षा एवं प्रकाश भी प्रदान करता है। दरमान में प्रदत्त प्रावधान संदिग्ध नहीं लगता है।

(Lxvii) केडीएस के कोल डॉक रोड के कॉनकोर सीटीकेआर टर्मिनल पर, भरे हुए या खाली कंटेनर ले जाने वाले वैगनों पर लगाने के लिए प्रति 20 फीट कंटेनर रु.600/- की दर से तथा प्रति 40 फीट कंटेनर रु.1400/- प्रति 40 फीट कंटेनर की दर से केओपीटी ने नई दर आरम्भ की है। किन्तु, कॉनकोर रे रु.400/- प्रति टीईयू की दर प्रदान करने का अनुरोध किया है।

केओपीटी ने रु.600/- प्रति टीईयू की प्रस्तावित दर के औचित्य को सिद्ध करने के लिए, आवश्यक गणनाएं प्रस्तुत की हैं। केओपीटी के अनुसार, कॉनकोर का सेवा उपलब्ध कराने के लिए, प्रत्यक्ष लागत रु.589/- प्रति टीईयू परिमाणित होती है। प्रचालन व्यय पर 13% की प्रतिलाभ पर विचार करते हुए, केओपीटी ने रु.40/- प्रति टीईयू के प्रतिलाभ पर विचार किया है एवं सब मिलाकर दर रु.629/- प्रति टीईयू प्रमाणित होती है और इन्होंने रु.600/- प्रति टीईयू की दर प्रस्तावित की है।

केओपीटी द्वारा प्रस्तुत सूचनाओं के आधार पर, यह देखा गया है कि केओपीटी स्थानीय दुम्पाई प्रभार, केओपीटी की रेलपट्टी उपयोग करने से संबंधित प्रभार, और पत्तन के रेलवे इंजन के उपयोग करने से संबंधित प्रभार लगाता है।

अक्टूबर 2010 में अधिकारियों के स्तर पर हुई बैठक में, केओपीटी ने कहा है कि उच्च वर्णित सेवाओं की प्रचलित मदवार दरों का कुल योग, प्रस्तावित रु.600/- प्रति टीईयू से कहीं अधिक है।

इस सेवा के लिए केओपीटी द्वारा विचारित अनुमानित लागत में आर्बिट्रित प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्यय और आर्बिट्रित वित्तीय एवं विधि व्यय शामिल हैं। चूंकि प्रदान केओपीटी के लागत अनुमान को कम कर संशोधित कर दिया है जैसाकि विश्लेषण के प्रारंभिक भाग में स्पष्ट किया गया है केओपीटी द्वारा अपनी गणनाओं में विचारित विधि व्यय की पुनः गणना की गई है। केओपीटी द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण का अनुपालन करने हुए, सेवा प्रदान करने की संशोधित अनुमानित लागत रु.527/- प्रति टीईयू परिणामित होती है। चूंकि निर्धारित मुँहों पर प्रतिलाभ पहले से ही समग्र पत्तन के लिए अनुमति है, केओपीटी द्वारा विचारित सेवाओं के लिए अलग से प्रतिलाभ का अनुमोदन करने का प्रस्ताव ही नहीं उठता इसलिए दर 20 फीट प्रति कंटेनर रु.525/- प्रदान की जाती है। फीट 2005 के प्रशुल्क मर्यादितों की धारा 5.4 40 फीट कंटेनर की दर, 20 फीट कंटेनर की दर से 1.5 गुणा पर निर्धारित करती है, इसलिए, 40 फीट कंटेनर की दर रु.787.50/- निर्धारित की जाती है।

परिणामित दर को प्रसिद्ध करने वाली शर्तबंदी विनिर्दिष्ट करती है कि केओपीटी के द्वारा प्रदान की गई रेल सेवाओं के लिए किसी भी अन्य प्रकार का प्रभार वसूल नहीं किया जायेगा, जिसे अनुमोदित किया जाता है।

(Lxviii) यदि फ्लोटिंग क्रेन सामान्य पाली के समय के बाद काम में लायी जाता है तो केओपीटी को फ्लोटिंग/ तैरती क्रेन की प्रचलित किराया दर से दुगुणा राशि वसूली करने के लिए एक नया नोट आरम्भ करने का प्रस्ताव किया है। इसी प्रकार, शुष्क गोदी में मरम्मत एवं अन्य कार्यों के लिए क्रेन-सेवाएं, सीजर लिफ्ट एअर कम्पेंशर सेवाओं को प्रदान करने के लिए पत्तन ने प्रदत्त दरों का दोगुना लगाने का प्रस्ताव किया है। यदि कथित उपकरणों को सामान्य समय के बाद आवश्यकता हो यदि कथित उपस्कर सामान्य पाली के समय में काम में लाया जाता है तो केओपीटी को समयोपरि व्यय वहन करना पड़ेगा। इस आधारे पर, पत्तन ने निर्धारित दर से दोगुणा प्रभारित करने का प्रस्ताव किया है।

चूंकि पत्तनो से चौबीस घण्टे सेवा प्रदान करने की अपेक्षा की जाती है, यह प्राधिकरण सामान्यरूप से समयोपरि प्रभार की पुष्टि करने के हक में नहीं है। इसके अलावा, कार्यदिवसों के विनिर्धारित समय में कार्य करने के लिए भी इन प्रशुल्क मदों से केओपीटी बुनियादी प्रभार वसूलता है। इस स्थिति को देखते हुए, सामान्यपाली समय से आगे के काम करने पर निर्धारित प्रभार दर के दोगुने पर वसूली करने के केओपीटी के प्रस्ताव का यह प्राधिकरण अनुमोदन करने का इच्छुक नहीं है। यहाँ यह उल्लेख करना उपयुक्त होगा कि यह प्राधिकरण पहले भी, मई 2006 में समयोपरि प्रभार वसूल करने के लिए विशाखापट्टनम पत्तन न्याम के प्रस्ताव को और तैरती (फ्लोटिंग) का क्रेन समयोपरि प्रभार वसूल करने के लिए वीपीटी द्वारा दाखिल एक अन्य प्रस्ताव को अस्वीकार कर चुका है।

(Lxix) (क) जैसा इस नोट के आरंभिक भाग में, बताया गया है, केओपीटी एचडीसी के घाट क्रमांक 2 और 8 पर और जलयान पर नौभार प्रहस्तन करने के लिए, भण्डारण

क्षेत्र में ढेर एवं ऊँचा ढेर लगाने के लिए, रेलमार्ग नौभार और सड़कमार्ग नौभार के तोलन सहित प्रेषण संबंधित सेवाओं के लिए, मोबाईल हार्बर क्रेन और पे-लोडर की सेवाओं के लिए केओपीटी ने प्रभार आरम्भ करने का प्रस्ताव दिया है। इन सेवाओं को केओपीटी की ओर से उपलब्ध कराने के लिए, केओपीटी ने ठेकेदार को नियुक्त किया है और निम्नलिखित प्रभारों को अनुमोदन प्रदान करने की मांग की है :-

क्र.सं.	सेवा का विवरण	दर
(i)	एचडीसी की एमएचसी बर्थों पर कार्गो लादने / उतारने के लिए पोत पर सब के साथ एमएचसी तथा पे-लोडर का उपयोग	विदेशी नौभार के लिए रु.52.00 प्रति टन, तटीय नौभार के लिए रु.31.20 प्रति टन
(ii)	एचडीसी में नौभार का ढेर लगाने / ऊँचा ढेर लगाने के लिए	रु.10.00 प्रति टन
(iii)	(क) एचडीसी के एमएचसी घाट के रास्ते प्रहस्तिन रेलवे से जानेवाले नौभार प्रेषण सेवाओं से संबंधित प्रभार (ख) एचडीसी के एमएचसी घाट के रास्ते प्रहस्तिन सड़क मार्ग से जानेवाले नौभार प्रेषण से संबंधित प्रेषण प्रभार	रु.9.00 प्रति टन रु.6.00/- प्रति टन

(ख) यहाँ यह उल्लेख करना उपयुक्त होगा कि इस प्राधिकरण ने हाल ही में, पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) एवं तुतीकोरीन पत्तन न्यास (टीपीटी) में दिनांक 30 दिसंबर 2009 के आदेश द्वारा तथा न्यू मंगलौर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) एवं विशाखापट्टणम पत्तन न्यास (वीपीटी) के दिनांक 16 जून 2010 के आदेश द्वारा, किसी विशिष्ट सेवा प्रदाता के संदर्भ के दिना, सामान्य अनुप्रयोग के लिए एमएचसी के प्रयोग हेतु मानक संबंधी दृष्टिकोण अपनाते हुए उच्चतम दरें निर्धारित की हैं। 1,25,000 बेंचमार्कस्टर टन की उत्पादकता के लिए औसत दैनिक क्रेन निष्पादनता के लिए इस प्रकार निर्धारित उच्चतम दरें विदेशी नौभार के लिए, पीपीटी और टीपीटी पर करीब रु.37/- प्रति टन और एनएमपीटी और वीपीटी पर करीब रु.33/- प्रति टन तथा तटीय नौभार के लिए दरें विदेशी नौभार के लिए प्रदत्त दर की 60% होगी।

(ग) यह सत्य है कि एमएचसी द्वारा विदेशी एवं तटीय नौभार प्रहस्तिन के लिए, केओपीटी के द्वारा प्रस्तावित दर पीपीटी, टीपीटी, एनएमपीटी और वीपीटी के लिए निर्धारित दरों से उच्चतर (अधिक) हैं। यहाँ यह मानना होगा कि उपरोक्त उल्लेखित महापत्तनों पर निश्चित दरें एमएचसी के विशिष्ट उपयोग के आधार पर हैं, जबकि एचडीसी पर केओपीटी द्वारा एमएचसी का प्रस्तावित लगाया जाना घाट क्रमांक 2 और 8 पर नौभार प्रहस्तिन करने के लिए, एमएचसी की आपूर्ति के अलावा सेवा-समूह का एक (अंश) भाग है। केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 4 अक्टूबर 2013 के द्वारा श्रेष्ठतर निष्पादन कार्य के लिए प्रोत्साहन देने एवं निम्नतर कार्य निष्पादन के लिए दण्डित करने लगाने संबंधी अनुमोदन प्रस्ताव लागू करने की मांग की है।

(घ) (i). दोनों घाट क्रमांक 2 और 8 पर एमएचसी के उपयोग के लिए, केओपीटी के द्वारा ठेकेदार को देय अनुबंधित दर रु.49/- प्रति टन होता है। सरकारी नीति के अनुसार तटीय नौभार के लिए सरायती प्रशुल्क के प्रभाव को ध्यान में लेते हुए, केओपीटी ने विदेशी नौभार के लिए

रु.52/- प्रति टन और तटीय नौभार के लिए रु.31.20/- प्रति टन की दर का प्रस्ताव दिया है।

(ii) केओपीटी ने नौभार के भण्डारण / ढेर लगाने के लिए घाट क्रमांक 2 पर रु.5/- प्रति टन और घाट क्रमांक 8 पर रु.4/- प्रति टन की दर से भुगतान करने हेतु अनुबंध किया है। केओपीटी ने इस संबंध में रु.10/- प्रति टन की दर का प्रस्ताव दिया है।

(iii) केओपीटी के द्वारा प्रस्तुत अनुबंध की प्रारंभिक तट पर सभी अपेक्षित परिचालन सहित रेल / सड़क द्वारा नौभार को रवानगी के लिए घाट क्रमांक 2 पर रु.10/- प्रति टन की दर और घाट क्रमांक 8 पर रु.5/- प्रति टन का उल्लेख करती है। केओपीटी ने प्रेषण संबंधित सेवाओं की नामावली में रेलवे से भेजे जानेवाले नौभार के लिए रु.9/- प्रति सड़क टन की दर और सड़क के रास्ते भेजे जानेवाले नौभार के लिए रु.6/- प्रति टन की दर का प्रस्ताव दिया है।

(ड) कोयला प्रहस्तन के लिए कार्यकलाप के अनुमानित लागत की स्थिति, जनवरी 2011 से मार्च 2013 तक को अवधि के लिए, घाट क्रमांक 2 और 8 पर बाह्यसाधन के द्वारा प्रस्तावित कोयले के प्रहस्तन को छोड़कर, रु.8096.33 लाख रुपये का घाट दिखाती है। आऊटसांस गतिविधि में घाट क्रमांक 2 और 8 से अतिरिक्त आय, बालू विनिर्माण वर्ष के तीन महिनों में 11.50 लाख टन के प्रहस्तन से अनुमानित रु.24.41 करोड़ रुपये पर्याप्त होगी है, तथा वित्तीय वर्ष 2011-12 और 2012-13 में स प्रत्येक में 70 लाख टन प्रहस्तन किए जाने की अनुमान है। अतिरिक्त आय से इस प्रहस्तन से होने वाली आय-कार्यकलाप का घाटा लगभग रु.5655.33 लाख घट जाने की उम्मीद है।

(च) कोकिंग कोल के प्रहस्तन के लिए एचडीसी पर बीओटी संचालक डेवलपमेंट सिपोर्ट्स हल्टिव प्राइवेट लिमिटेड (आईएसएचपीएल) के प्रचालित दरमान में दर का निर्धारण किया गया है। केओपीटी पर कोकिंग कोल का प्रहस्तन करने के लिए अनुमोदित दरों का कुलयोग रु.22.5/- प्रति टन होगा है। इस पर 4% की पेंशन वसूली करने पर जो आईएसएचपीएल के दरमान में प्रदत्त प्रचालित दरों के कुलयोग करीब रु.23.9/- प्रति टन के तुलनीय है। उपरोक्त स्थिति के अनुसार, यह प्राधिकरण प्रमुखियों के द्वारा कर्गों का ढेर लगाने / उखाड़े लगाने, प्रेषण से संबंधित सेवाओं और श्रमस्तर कार्यान्वयन के लिए प्रोत्साहन तथा निम्नतर कार्य निष्पादन के लिए सड़क विधान के प्रावधान का अनुमोदन करने के लिए प्रवृत्त है।

(Lxx) पत्तन के रेलवे ट्रैक पर, बगन के यातनस्थापन प्रभार वसूली से सीएफएस वैगन संचालकों को पत्तन ने प्रथम तीन दिनों के लिए, छूट देने के लिए प्रस्ताव दिया है। जैसा केओपीटी द्वारा बताया गया है, ट्रैक के चलने सीएफएस संचालकों के वैगन के द्वारा सीएफएस तक कंटेनर ले जाने की नई अवधारणा प्रोत्साहित करने से, बालूकात्ता जैसा पत्तन शहर की सड़क पर यातायात की भीड़ को कम किया जा सकता है। इस लिए, पत्तन ने सीएफएस



संचालको को प्रथम तीन दिनों के लिए वैगन के यानस्थापन प्रभार वसूली से छूट देने के अनुरोध पर विचार किया है। प्रस्तावित नोट का अनुमोदन किया जाता है।

(Lxxi) केओपीटी के प्रचलित दरमान में जलयान पर सुरक्षा कर्मों की तैनाती के लिए, डॉक अनुज्ञा-पत्र परमिट के निर्गम / नवीकरण के लिए दर प्रदान की गई है। इस संबंध में जब एसआईसी ने उल्लेख किया, कि मार्च 2007 से वॉचमेन पुल का अस्तित्व ही नहीं है। तब केओपीटी कथित मद को सूची से बाहर निकाले के लिए सहमत हुआ है। इसलिए, प्रचलित प्रावधान को बाहर निकाला जाता है।

(Lxxii) प्रचलित व्यवस्था में, शुष्क गोदी के लिए स्लैबवाइज (स्लैब) किराया प्रभार प्रदान किए गए हैं। जो जलयान किसी भी अवधि के लिए, शुष्क गोदी में स्थान ग्रहण करते हैं, उन पर प्रदत्त किराया प्रभार लगाया ही जाता है। प्रचलित प्रभार इस प्रकार से प्रदान किये गये हैं कि प्रथम 10 दिनों के लिए, 11 वाँ दिन से 30 वाँ दिन तक और 30 दिनों के परे, शुष्क गोदी में प्रवास करने के दौरान, पोतपर किराया प्रभार की दर से किराया लगेगा। केओपीटी ने शुष्क गोदी के द्वारा आंबटित अवधि के बाद ठहरने वाले जलयान पर किराया प्रभार वसूली को दोगुणा करने के लिए प्रस्ताव दिया है। यह स्वीकार करते हुए कि प्रस्तावित प्रावधान उपयोग कर्ताओं को प्रचालन-कार्यक्रम का अनुपालन करने के लिए प्रोत्सहित करेगा जिससे सुविधा का बेहतर उपयोग होसकेगा।

(Lxxiii) यदि जलयान ने शुष्कगोदी में स्थान आवंटन के लिए माँग की है किंतु वह जलयान निर्दिष्ट समय पर गोदी में प्रवेश नहीं कर पाता है और जलयान दो दिन पूर्व इस निरस्तीकरण की सूचना देता है तो केओपीटी ने विदेशगामी जलयान से अमेरिकी डॉलर 25 और तटीय जलयान से रु.1000/- निरस्तीकरण शुल्क प्रभारित करने की परिकल्पना करता है। यदि ऐसे निरस्तीकरण की पूर्व सूचना नहीं दी जाती है तो जितने दिन जलयान शुष्क गोदी में नहीं ठहरता है उस पर पत्तन प्रथम 10 दिनों के लिए निर्धारित दर पर 5% की अतिरिक्त प्रभार वसूलने का प्रस्ताव देता है। शुष्क गोदी की बुकिंग अचानक रद्द करने से सेवाएँ व्यर्थ चली जाती हैं और प्रस्तावित प्रावधान दण्ड विधान के रूप में है जो उपयोगकर्ताओं द्वारा बिना योजना के शुष्क गोदी की बुकिंग को हतोत्साहित करेगा, यह स्वीकारते हुए प्रस्तावित नोट का अनुमोदन किया जाता है।

(Lxxiv)(क) यदि शुष्क गोदी में ठहरने के समय, जलयान को उससे संरचनात्मक ढाँचे के अनुसार स्पेशल कील ब्लॉक बिछाने जाने की आवश्यकता है तो प्रदत्त दरों पर अतिरिक्त शुष्क गोदी किराया प्रभार प्रमार्य हो जाते हैं। प्रचलित दरमान में व्यवस्था है कि यदि मानक व्यवस्था (स्टैण्डर्ड ले-आउट) में परिवर्तन होता है तो, प्रस्तावित दरों पर दो दिन का अतिरिक्त शुष्क गोदी किराया प्रभार वसूल किया जायेगा। यदि केओपीटी कथित कील ब्लॉक को बिछाने के लिए, शुष्क गोदी बुकिंग करने वाले जलयान की निर्दिष्ट माँग पूरी करता है तो प्रस्तावित दरों पर पाँच दिनों का अतिरिक्त किराया प्रभार वसूल किया जायेगा। प्रचलित व्यवस्था के प्रस्तावित संशोधन में, केओपीटी ने प्रावधान को युक्ति संगत बना दिया है जिसके द्वारा अतिरिक्त किराया प्रभार प्रमार्य हो गए हैं फिर चाहे मानक व्यवस्था में स्थिति परिवर्तन की आवश्यकता हो या नहीं अथवा जलयान की

निर्दिष्ट आवश्यकता का पूरा किया जाना है या नहीं। जलयान द्वारा अतिरिक्त किराया प्रभार का भुगतान किया जाना एक निर्धारित राशि भुगतान करने के प्रचलित व्यवस्था के विपरित विशेष कील ब्लाक बिछाए जाने के लिए सार्वजनिक सीधे - सीधे निर्भर करता है। संशोधित नोट का अनुमोदन किया जाता है।

(Lxx) यदि स्पेशल कील ब्लाक बिछाने का कार्य किसी बाहरी एजेंसी के द्वारा किया जाता है तो, पिछले पैरा में संदर्भित अतिरिक्त किराया प्रभार वसूली योग्य नहीं है। चूंकि बाहरी एजेंसी द्वारा स्पेशल कील ब्लाक बिछाने के दौरान पोतों की शुष्क गोदी सेवाएं के अंतर्गत शुष्क गोदी में ठहरता है, इसलिए यह युक्तिसंगत है कि इस तरह के जलयान सिर्फ गोदी में ठहरने के लिए, अतिरिक्त किराये का भुगतान करे। इसलिए, इस पहलू पर नियंत्रण करने के लिए प्रस्तावित नए प्रावधान का अनुमोदन किया जाता है।

(Lxxv) केओपीटी इस समय, जैसाकि शुष्क गोदी में मरम्मत एवं अन्य कार्य के लिए संचालित विभिन्न क्षमतावाले क्रेनो की सेवाएं उपलब्ध करवाता है और संबंधित उपयोगकर्ताओं को निर्धारित प्रभार वसूल करता है। पत्तन ने प्रचलित सूची में "सीजर लिफ्ट" और "एयर कम्प्रेसर" की सेवाओं को शामिल करने का प्रस्ताव किया है और नई दरों का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित नई दरों का परिगणनाओं द्वारा औचित्य स्थापित नहीं किया गया है और नही इस बारे में पत्तन से किए गए अनुरोध के बारे में किया गया है। प्रस्तावित नई दरों होनेवाली वित्तीय प्रभाव को, प्रस्तुत अपेक्षित सूचनाओं के अभाव में यह प्राधिकरण "सीजर लिफ्ट" और "एयर कम्प्रेसर" के लिए प्रस्तावित दर का अनुमोदन करने में स्थिति में नहीं है।

(Lxxvi) केओपीटी ने शुष्क गोदी प्रभार में 20% की वृद्धि के लिए प्रस्ताव किया है। केओपीटी के जलयानों पर जैसाकि पाइलट जलयान, टग, ड्रेजर, लॉच, प्रेषण जलयान, ट्रॉल जलयान, फ्लोटिंग क्रेन, जेट ड्रेजर आदि जो शुष्क गोदी की सेवाओं का उपयोग करते हैं, यह वृद्धि नहीं लगती है। इस लिए केओपीटी ने केओपीटी के जलयानों के लिए शुष्क गोदी प्रभारों पर 20 की छूट देने का प्रस्ताव किया है। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर अधिकतम दर हैं और इसलिए, इस प्राधिकरण के लिए यह आवश्यक नहीं है कि वह किसी विशेष प्रखंड को कोई कटौती / छूट अनुमोदित करे।

(Lxxvii) केओपीटी ने बताया है कि उसने एचडीसी पर, सुरक्षित बर्थिंग, पोतों के डब्लिंग / लिफ्टिंग बैकिंग के लिए न्यूमैटिक फेंडर प्राप्त किये हैं और विदेशी व्यापार में लगे पोतों से लगे फेंडर प्रति घण्टा अमेरिकी डॉलर 4.17 के दर से एवं तटीय व्यापार में लगे पोतों से रु.112.50 प्रति फेंडर प्रति घण्टा के दर से किराया प्रभार वसूलने के लिए प्रस्ताव किया है। यद्यपि केओपीटी ने वर्ष 2010-11 से लेकर 2012-13 तक के वर्षों के लिए फेंडर किराया से प्राप्त अनुमानित अतिरिक्त आय क्रमशः रु.51.88 लाख, रु.52.90 लाख और 56.44 लाख रुपये निर्दिष्ट किया है, इस संबंध में पूछे गए प्रश्न के बावजूद प्रस्तावित दर की गणना प्रस्तुत नहीं की गई है, और 20 सितंबर 2010 को प्राधिकरण के कार्यालय में पत्तन द्वारा प्रस्ताव की परिगणनाओं के समय भी स्मरण कराया गया था, कि पत्तन को संभी नई प्रशुल्क मदों के साथ वित्तीय प्रभाव प्रस्तुत करे। प्रति वर्ष 2010-11

नैनाली घण्टों पर विचार करने का आधार एवं फेंडरों का उपयोगिता घटक वर्ष क्रमशः 2010-11 से 2012-13 तक के लिए 60%, 65% और 70% माना अस्पष्ट ही रहा है। प्रस्तावित दरों का भाग बननेवाला लागत अवयवों के विस्तृत विवरण के अभाव में, केओपीटी के द्वारा न्यूमैट्रिक फेनडरों के किराया प्रभार की प्रस्तावित दर को प्राधिकरण अनुमोदन प्रदान करने की स्थिति में केओपीटी को सलाह दी जाती है कि वह न्यूमैट्रिक फेंडरों को किराया प्रभार निर्धारित करने के लिए एक अलग प्रस्ताव लेकर आए और उस में किसी अन्य प्रशुल्क मद की दर कम करे ताकि राजस्व की हानि-लाभ रहित स्थिति बनी रहे।

(Lxxviii) प्रचलित दरमान के अनुसार, आगमन यात्रा के दौरान सैण्डहैड्स से केडीएस या एचडीसी के लिए, सीधे-सीधे या किसी भी अन्य स्थल से होकर पहुँचने एवं प्रस्थान यात्रा के दौरान, सीधे-सीधे या किसी भी अन्य स्थल से होकर सैण्डहैड्स वापस लौटने के लिए, जलयान को प्रदान अनुकर्षण सेवा और पथप्रदर्शन सेवा के लिए शुल्क वसूली करने योग्य (प्रभार्य) है। कार्गो / कंटेनर कार्यों के लिए, अन्य डॉक में जाने से पहले, केडीएस या एचडीसी के लिए आए हुए जलयान को, जिसे सैण्डहैड्स जाने की आवश्यकता है, उसपर 50% की अतिरिक्त अनुकर्षण एवं पथ प्रदर्शन सेवा शुल्क लगाने के लिए केओपीटी ने प्रस्ताव दिया है। अतिरिक्त प्रभार्य शुल्क को न्याय संगत सिद्ध करने के लिए हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों के उत्तर में, केओपीटी ने स्पष्ट किया है कि सामान्य अनुकर्षण एवं पथ प्रदर्शन सेवा सैण्डहैड्स से प्रारंभ होकर, सैण्डहैड्स में ही आकर सेवा प्रदान करना समाप्त होती है। फिर भी, कुछ मामलों में, जैसा यद्यपि केओपीटी के द्वारा बताया गया है एक डॉक सिस्टम पर कार्गो ऑपरेशन पूर्ण करने के पश्चात पोत को दूसरे डॉक सिस्टम पर सैण्डहैड्स से ही केओपीटी आग्रह करता है कि होकर जाना पड़ता है। इस प्रकार के जलयान पर प्रचलित प्रावधान के अनुसार 200% अनुकर्षण एवं पथ प्रदर्शन शुल्क लगाया जाना है। तथापि जैसा, केओपीटी के द्वारा स्पष्ट किया गया है, कार्गो ऑपरेशन हेतु, जलयान एक ही यात्रा के दौरान एक डॉक से दूसरे डॉक सिस्टम में जाता है। ऐसा लगता है कि प्रचालनीय कारणों से जलयान को अन्य डॉक सिस्टम में जाने के लिए, सैण्डहैड्स से होकर गुजरना पड़ता है। इस पृष्ठभूमि में, इस प्रकार के मामलों के लिए 200% के बजाय 150% की अनुकर्षण और पथप्रदर्शन शुल्क की निम्नतम दर को केओपीटी ने प्रस्तावित किया है, जिसे अनुमोदित किया जाता है।

(Lxxix) केओपीटी "पत्तन सुविधा" की परिभाषा के कार्य-क्षेत्र विस्तार करने के लिए प्रस्ताव दिया है ताकि केडीएस पर एमएचसी घाट से नॉन-एमएचसी घाट पर कंटेनर जलयान का स्थानांतरण या एमएचसी खराब होने पर, एक एमएचसी घाट से दूसरे एमएचसी घाट पर जलयान का स्थानांतरण किया जा सके। केओपीटी ने केडीएस स्थित सीपीवाई में एकात्रित निर्यात उठाने के लिए कंटेनर पोत के एक नॉन-सीपीवाई "पत्तन सुविधा" माना बर्थ से सीपीवाई बर्थ पर स्थानान्तरण को पत्तन सुविधा मानने का प्रस्ताव दिया है। चूँकि पत्तन सुविधा हेतु जलयान स्थानांतरण पभार्य नहीं हैं, इस संबंध में, केओपीटी द्वारा इस बारे में प्रस्तावित नोट का अनुमोदन किया जाता है।

(Lxxx) अन्तरदेशीय और नॉन-प्रोपेल्ड अचलित जलयान के रुकने के लिए, प्रचलित प्रभार व्यवस्था में स्लैब में प्रभार प्रदत्त है। 200 टन से कम के जलयान के लिए, दर निर्धारण

इस प्रकार से किया गया है कि वे 10 दिनों तक रुकने के लिए, 11 वे दिन से 20 वे दिन तक और 21 वे से आगे ठहरने के लिए क्रमिक रूप से कर लगाये जा सकें। 200 टन या उससे अधिक वजन के बारे में जलयान के ठहरने की अवधि का विचार न करते हुए जलयान पर एक दर का कर लगायी जाती है। 200 टन वजन से कम वजन वाले जलयान के संबंध में, केओपीटी प्रचलित क्रमिक दर संरचना यथावत रखते हुए, जलयान के ठहरने की अवधि को कम करने के लिए, प्रस्ताव दिया है। 200 टन या उससे अधिक वजनवाले जलयान के मामले में केओपीटी ने तीन नए स्लैब, यथा 200 टन से 1000 टन तक, 1001 टन से 1500 टन तक और 1500 टन से अधिक वजन वाले जलयान के लिए, प्रारंभ किए हैं। इस संबंध में पूछे गए प्रश्नों के उत्तर में, पत्तन ने अन्य बातों के साथ कहा है कि यद्यपि इन सभी जलयानों के कार्गो प्रचालन में पाँच दिनों से अधिक अवधि नहीं लगनी चाहिये, विभिन्न बहानों से जलयान डॉक गोदी का लेंगर माह के रूप में उपयोग करते आए हैं। इस प्रकार डॉक या गोदी के अंदर भीड़ बढ़ती जाती है। इस स्थिति में, जलयान के ठहरने की दिनों को कम करने से पत्तन को अतिरिक्त राजस्व मिलेगा। प्राधिकरण के कार्यालय में, इस प्राधिकरण के समक्ष, पत्तन द्वारा प्रस्तुतीकरण के समय उससे अनुरोध करने के बावजूद, पत्तन को मिलने वाले अतिरिक्त राजस्व के आँकड़े, प्राधिकरण को उपलब्ध नहीं कराये गये हैं। प्रचलित दर स्लैब संरचना में प्रस्तावित संशोधन से होनेवाली वित्तीय विवक्षा के अभाव में, यह प्राधिकरण प्रस्तावित दर स्लैब संरचना को अनुमोदन करने हेतु प्रवृत्त नहीं है।

(Lxxxix) जैसाकि विश्लेषण के आगे दिये भाग में कहा गया है, लादने / उतारने, कार्गो का ढेर / ढेर ऊँचा करने, एचडीसी के बर्थ सं. 2 और 8 पर तोलने की सेवा लगाने सहित प्रेषण संबंधी सेवाओं के लिए एमएचसी के प्रयोग जैसी नई सेवाओं के लिए केओपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों को अनुमोदित किया जाता है। बाद में केओपीटी ने एचडीसी के घाट क्रमांक 2 और 8 पर अपेक्षित उत्पादन प्राप्त करने के लिए, श्रेष्ठतर निष्पादन कार्य के लिए प्रोत्साहन योजना और निम्नतर निष्पादन कार्य के लिए दण्ड विधान का प्रस्ताव किया है। किंतु, केओपीटी ने वह आधार प्रस्तुत नहीं किया है जिसके आधार पर प्रस्तावित प्रोत्साहन / दण्ड विधान योजना प्रस्तावित / प्रस्तुत की गई है।

2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 5.9 बेहतर निष्पादनता के लिए प्रोत्साहन देते हुए और बेंचमार्क स्तर से कम निष्पादनता के दंडित करते हुए प्रशुल्क को बेंचमार्क से उत्पादकता से जोड़ने की माँग करती है। निष्पादनता से जुड़ा प्रशुल्क नीजि सेवा प्रदान करनेवाले की उच्चतर निर्धारित दर के कारण, प्रतिलाभ को बढ़ाने के लिए, उच्चतर दक्षता स्तर को प्रोत्साहित करेगा। इस प्रकार, दक्षता में सुधार से, जलयान की टर्न अराउन्ड के गति में तेजी आने से उपयोगकर्ता भी लाभान्वित होंगे।

केओपीटी ने एमएचसी के श्रेष्ठतर निष्पादन कार्य के लिए प्रोत्साहन और निम्नतर निष्पादन कार्य के लिए दण्ड विधान का प्रस्ताव किया है। हमने प्रस्तावित योजना के गुण - दोष का विवेचन नहीं किया है। केओपीटी के प्रस्तुतीकरण से प्रतीत होता है कि प्रस्तावित योजना की प्रोत्साहन / दण्डात्मक विधान अनुबंधीय प्रावधान से निकलता है। इसलिए, पत्तन के द्वारा प्रस्तावित प्रोत्साहन / दण्डात्मक योजना उपयुक्त रूप से दरमान में सम्मिलित की जाती है।

(Lxxxii)केओपीटी ने कहा है कि चूँकि तटीय जलयान की प्रचलित दर विदेशी जलयान के लिए लागू होने वाली दर के 60% से बहुत कम है, यह वहनीय नहीं है। उपरोक्त के मद्देनजर पोतसंबंधी आय के अनुमान के प्रयोजन से इसके द्वारा विचार की गई विदेशी मुद्रा विनिमय दर लागू करते हुए केओपीटी द्वारा विदेशी जलयान के लिए, लागू दर की 60% दर सभी प्रकार के तटीय जलयान के लिए प्रस्तावित की गई है।

यहाँ यह नोट करना उपयुक्त होगा कि प्रशुल्क मार्गदर्शी 2005 तटीय नौभार / कंटेनर / जलयान के लिए रियायती प्रशुल्क का निर्धारण करता है। तटीय नौभार / कंटेनर / जलयान से संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो / कंटेनर / पोत संबंधी प्रभार के 60% से ज्यादा नहीं होना चाहिए। महत्वपूर्ण बात यह है कि संशोधित मार्गदर्शी, दरमान के प्रत्येक सामान्य संशोधन के समय प्रचलित विनिमय दर के संदर्भ से तटीय दर की पुनः कथन की अनुमति नहीं देता है। इस प्रकार से पुनः कथन से विनिमय दर में घटती - बढ़ती से तटीय जलयान को, प्रभार बोझ से प्रसीत होने से सुरक्षित रखना, इस धारा का मुख्य उद्देश्य है। केओपीटी ने प्रशुल्क के प्रचलित स्तर पर जलयान से संबंधित आय की गणना ने प्रचलित तटीय दर पर भी तटीय जलयान से आय पर विचार किया है। इस स्थिति को देखते हुए प्रचलित तटीय जलयान दर, जलयान से संबंधित प्रभार पर 15% की सामान्य वृद्धि के शर्त पर यथावत रखी गई है।

16.1 परिणामस्वरूप एवं ऊपर प्रदत्त कारणों से, समग्र सोच-विचार के आधार पर, यह प्राधिकरण परिशिष्ट-II में संलग्न केओपीटी के दरमान को अनुमोदन प्रदान करता है।

16.2 1 अप्रैल, 2004 से पूर्व सेवा निवृत्त कर्मचारियों के पेंशन की देनदारियों को चुकाने के लिए, सभी प्रकार के नौभार एवं जलयान से संबंधित प्रभार पर 4% की विशिष्ट लेवी अनुमोदित की जाती है और 31 मार्च 2013 तक प्रभावी रहेगी। तत्पश्चात् प्रदत्त अनुमोदन स्वतः समाप्त हो जायेगा जब तक कि यह प्राधिकरण विशिष्ट रूप से इसे विस्तारित नहीं कर दें। पेंशन निधि की स्थिति एवं अब आरंभ की गई विशेष दर की अगली प्रशुल्क समीक्षा के दौरान समीक्षा की जायेगी। इस संबंध में अलग से लेखा रखने के लिए, तथा अगली समीक्षा के समय लेखापरीक्षा की विस्तृत विवरणी प्रस्तुत करने के लिए पत्तन को सलाह दी जाती है।

16.3 प्रशुल्क मार्गदर्शी अनुबंध करते हैं कि इस प्राधिकरण के द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क भारत का राजपत्र में अधिसूचित होने के 30 दिनों के बाद प्रभावी होगा। चूँकि केओपीटी की 31 मार्च, 2013 तक की लागत एवं वित्तीय स्थिति के अनुमान पर ही विचार किया गया है, अब अनुमोदित प्रशुल्क 31 मार्च, 2013 तक प्रचलित रहेगा। प्रदत्त अनुमोदन इसके बावजूद स्वतः समाप्त हो जायेगा जब तक कि यह प्राधिकरण इसे विशिष्ट रूप से विस्तारित नहीं करता।

16.4 पत्तन के द्वारा प्रस्तुत सूचनाओं पर विश्वास करते हुए केओपीटी के प्रशुल्क को निर्धारित किया गया है, तथा विश्लेषण में यथा स्पष्ट अनुमानों के आधार पर, यदि यह प्राधिकरण, किसी भी समय, प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान, पाता है कि वास्तविक स्थिति में सुविचारित अनुमान से अत्यधिक परिवर्तन होता है या यहाँ स्वीकृत अनुमानों से विचलन है तो यह प्राधिकरण केओपीटी से अपेक्षा रखती है कि वह अपने प्रशुल्क समीक्षा के लिए पहले प्रस्ताव दाखिल कर सकता है और इस प्रकार की विचलन से होनेवाली सुलाभ को संशोधित प्रशुल्क में पूर्णतः से समायोजित किया जायेगा।

16.5 इस संबंध में, केओपीटी से वास्तविक पदार्थीय एवं वित्तिय निष्पादन की रिपोर्ट उसी प्रारूप में जिसमें प्रशुल्क प्रस्तावों के लिये लागत विवरणों का प्रारूप दी गई है। प्रत्येक तिमाही के पूर्ण होने के अर्थात् प्रत्येक वर्ष के 30 जून, 30 सितंबर, 31 दिसंबर और 31 मार्च के बाद 15 दिनों के अंदर प्रस्तुत करने के लिए अनुरोध किया जाता है। लगातार दो तिमाही में यदि रिपोर्ट के साथ वे कारण भी दिए जाते चाहिए जिनकी वजह से प्रचलित प्रशुल्क में भरोसा किए गए अनुमानों में भिन्नता / अंतर है। वास्तविक और अनुमान में विचलन (+) (-) 20% की अवलोकित होता है, तब महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण केओपीटी का बुलाकर समीक्षा समय से पहले प्रस्ताव को दाखिल करने के लिए कहेगा। यदि केओपीटी महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के द्वारा दिए गए निर्दिष्ट समय सीमा के अंदर प्रस्ताव दाखिल नहीं कर पाया तो यह प्राधिकरण अपने आप प्रशुल्क समीक्षा की ओर अग्रसर हो सकेगा।

16.6 दिसंबर, 2006 में अनुमोदित प्रचलित प्रशुल्क की वैधता को भारत का महापत्तन में अधिनियमित संशोधित प्रशुल्क के कार्यान्वयन के प्रभावी तिथि तक विस्तारित किया जाता है।

सती जाधव, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/10 अणु.]

2010 में 1013-13 तक के वर्षों के लिए प्रचलित लागत विवरणों											
क्र.सं.	विवरण	कालांतर				जोसा कि केओपीटी के द्वारा दिए गए हैं प्रशुल्क के अनुमान					
		2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	प्रधान मंत्री (निर्वाचन मंत्रालय द्वारा)	50.85	53.26	50.58	51.58	43.643	44.754	47.635	43.643	44.754	47.635
I	प्रधान मंत्री										
(i)	कर्मियों एवं कर्मचारियों का भत्ता	44058.71	48993.73	47028.60	40438.97	48884.28	52893.17	55247.71	46596.41	49058.10	51412.64
(ii)	भत्ताओं से संबंधित भत्ता	20091.33	21977.47	25655.54	27456.10	26573.00	27976.99	28970.44	25828.55	27326.42	28527.52
(iii)	भत्ताओं से संबंधित भत्ता	5275.58	6671.89	7677.51	9141.02	9367.19	9250.36	9820.50	9387.19	9250.36	9820.50
(iv)	भत्ताओं से संबंधित भत्ता	13921.29	14864.55	16459.65	19881.99	21171.95	21790.09	22429.39	21171.95	21790.09	22429.39
	योग (I से IV)	83346.91	92507.64	96821.28	98917.98	106016.42	111910.61	116468.04	103084.09	107424.96	112190.05
II	प्रधान मंत्री (सामान्य को प्रोत्साहन)										
(i)	कर्मियों का भत्ता एवं भत्ता		12579.31	14604.87	18292.01	24403.63	27545.08	28869.26	19941.24	21182.38	21978.84
(ii)	भत्ता एवं भत्ता संबंधित	10733.97	12162.33	13507.32	20639.39	15757.89	16836.51	17841.24	15757.89	16350.39	16965.16
(iii)	भत्ता एवं भत्ता संबंधित	2556.49	2905.79	3972.83	4502.28	4997.96	5216.13	5551.85	4671.57	4847.22	5029.47
(iv)	भत्ता एवं भत्ता संबंधित	2896.19	2670.22	3217.57	3888.88	4141.24	4317.41	4503.84	4035.05	4186.77	4344.19
	योग (II से IV)	16186.65	30317.65	36998.59	47322.51	49300.72	53915.13	56766.19	44405.74	46566.76	48317.67
III	प्रधान मंत्री	2967.31	3119.09	3139.19	3298.70	3751.90	3938.03	4229.92	3751.90	3938.03	4229.92
IV	प्रधान मंत्री (सामान्य को प्रोत्साहन) की वजह से	12156.92	12672.52	16465.39	19787.06	22885.03	24085.49	25363.51	21531.05	22340.62	23180.63
V	प्रधान मंत्री (सामान्य को प्रोत्साहन) (I) - (II) - (III) - (IV)	52036.02	48398.38	41914.125	26509.715	30078.77	29973.96	30108.42	33395.40	34581.56	36461.23
VI	प्रधान मंत्री (सामान्य को प्रोत्साहन) (सामान्य को प्रोत्साहन)	5968.36	5557.49	5026.09	12013.23	1222.22	719.38	719.38	1222.22	719.38	719.38
VII	प्रधान मंत्री (सामान्य को प्रोत्साहन) (सामान्य को प्रोत्साहन)	17270.17	23824.58	31000.59	17723.70	35691.11	34758.14	36921.11	30691.11	30060.87	30563.70
VIII	प्रधान मंत्री (सामान्य को प्रोत्साहन) (VI) - (VII)	-11301.81	-18267.07	-29974.50	-5710.47	-35468.89	-34038.76	-36201.73	-29468.89	-29341.487	-29784.322
IX	प्रधान मंत्री (सामान्य को प्रोत्साहन) (V) + (VIII)	40734.22	28131.31	15939.63	20799.25	-6390.12	-4064.80	-6093.31	3926.51	6240.07	6677.51
X	प्रधान मंत्री (सामान्य को प्रोत्साहन)	70066.18	74894.70	75705.54	77702.66	83785.67	86239.11	89582.30	80761.92	82532.97	86008.68
	- प्रधान मंत्री (सामान्य को प्रोत्साहन)	63059.56	67405.23	68134.89	69620.68	80015.69	82427.58	85608.89	75865.97	77477.87	80604.81
	- प्रधान मंत्री (सामान्य को प्रोत्साहन)	4304.63	5242.63	5299.39	5657.39	3495.11	3554.45	3734.02	3756.55	3869.81	4113.82
	- प्रधान मंत्री (सामान्य को प्रोत्साहन)	2101.99	2246.84	2271.17	2424.59	274.77	257.08	239.39	1139.40	1185.29	1280.04
XI	प्रधान मंत्री (सामान्य को प्रोत्साहन)	2221.85	10498.74	10612.40	10861.75	13024.45	13414.13	13934.66	12454.10	12721.62	13242.33
	- प्रधान मंत्री (सामान्य को प्रोत्साहन)	9458.93	10110.78	10220.25	10443.10	12802.52	13188.42	13697.43	12138.55	12396.48	12896.77
	- प्रधान मंत्री (सामान्य को प्रोत्साहन)	352.94	387.95	392.15	418.65	221.93	225.71	237.13	315.55	325.06	345.56
	- प्रधान मंत्री (सामान्य को प्रोत्साहन)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	प्रधान मंत्री (सामान्य को प्रोत्साहन) (IX) - (XIII)	30812.34	17632.57	5327.22	9937.60	-18414.67	-17478.93	-20027.87	-8527.60	-7481.45	-6664.82
XIII	प्रधान मंत्री (सामान्य को प्रोत्साहन) के वर्ष में प्रदान की गई (सामान्य को प्रोत्साहन) (XIV) (I) से (X)					-17.37%	-15.62%	-17.20%	-8.27%	-6.96%	-5.85%
XIV	प्रधान मंत्री (सामान्य को प्रोत्साहन) के वर्ष में प्रदान की गई (सामान्य को प्रोत्साहन) (XIV) (I) से (X)					-16.73%			-7.03%		

इतिहास बॉक्स परिसर					परिधि-1(ख)						
समाहित आय एवं लागत-विवरण											
क्र.सं.	विवरण	वार्षिक				कैशोरी के द्वारा प्रस्त प्रत्यक्ष के माध्यम स्तर पर अनुमान			प्रत्यक्ष के माध्यम स्तर पर अनुमान, प्राधिकृत द्वारा परिकल्पित		
		2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	सर्वेक्षण (निम्नलिखित बॉक्स में)	38.273	39.518	38.161	28.931	33.043	34.369	36.245	24.853	24.069	26.045
I	प्रमाणित आय										
	(i) आय / व्यय प्रस्ताव आय	28663.10	29821.44	29597.14	21056.74	29728.68	34478.43	35996.60	27440.81	30643.36	32161.53
	(ii) आय से संबंधित आय	16917.37	18050.00	21031.50	21531.18	20937.66	22277.85	23016.11	20430.77	21769.12	22671.27
	(iii) व्यय से प्राप्त आय	4369.63	5506.73	6345.00	7575.53	8020.65	7842.82	8370.73	8020.65	7842.82	8370.73
	(iv) आय से प्राप्त आय	5662.60	5582.68	6477.73	8323.66	8490.14	8659.94	8833.14	8490.14	8659.94	8833.14
	जोड़ (I से iv)	55612.72	58960.85	63451.37	58487.11	67177.13	73259.04	76216.58	64382.37	68915.23	72036.60
II	प्रमाणित व्यय (प्रमाणित बॉक्स में)										
	(i) योजना प्रस्ताव एवं कार्यालय	4389.19	5228.42	5938.43	7272.73	12098.78	14510.89	15150.31	8507.62	9318.87	9669.26
	(ii) वसति और शिक्षा सुविधाएँ	5653.62	6940.50	6953.27	11288.37	7185.90	7767.84	8242.20	7185.90	7456.09	7736.44
	(iii) अन्य कार्यक्रम	1595.37	1919.98	2823.41	3017.08	3329.00	3454.96	3692.08	3130.52	3248.23	3370.36
	(iv) प्रस्तावित कार्यक्रम	1726.17	1504.33	1859.89	2464.92	2373.64	2471.86	2574.40	2557.60	2653.77	2753.55
	जोड़ (II से iv)	13364.35	15593.23	17575.00	24043.10	24897.32	28205.55	29658.99	21381.65	22676.96	23529.61
III	प्रमाणित व्यय	2125.79	2187.95	2231.33	2436.96	2567.09	2646.98	2714.92	2567.09	2646.98	2714.92
IV	प्रमाणित व्यय प्रस्तावित व्यय	5153.64	5504.24	7085.18	8449.27	9318.16	9796.73	10302.11	9109.82	9452.35	9807.75
	प्रमाणित व्यय / (घटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	34968.94	35675.43	36559.86	23557.78	30394.56	32609.78	33540.56	31323.81	34138.94	35984.38
V	वित्तीय एवं वित्तीय आय (एकलक्ष)	2643.59	1727.73	2046.30	2801.96	388.59	311.00	311.00	388.59	311.00	311.00
VI	वित्तीय एवं वित्तीय व्यय (एकलक्ष)	11717.85	15763.16	18518.96	11622.96	25270.55	23289.33	25043.35	19270.55	18680.77	18813.69
VII	एकलक्ष आय घटा एकलक्ष (VI) - (VII)	-9074.26	-14035.43	-16472.66	-8821.00	-24881.96	-22978.33	-24732.35	-18881.96	-18369.77	-18502.69
VIII	आय और व्यय से पूर्व के अधिशेष (V) + (VIII)	25894.68	21640.00	20087.19	14736.78	5512.60	9631.45	8808.21	12441.85	15769.17	17481.68
X	निर्वाचित वृत्ति	52470.49	56271.32	56118.03	58702.38	58916.24	59675.28	59461.35	56790.07	57110.73	57089.31
	- व्यापार परिसराली	47223.44	50644.19	50506.23	49820.63	56887.22	57723.20	57956.40	54291.31	56887.22	54577.38
	- व्यापार से संबंधित परिसराली	3672.93	3938.99	3928.26	4117.39	1754.25	1695.00	1625.56	2078.52	2090.23	2089.47
	- सामाजिक सुरक्षा परिसराली	1574.11	1688.14	1683.54	1764.59	274.77	257.08	239.39	420.25	422.62	422.46
XI	निर्वाचित वृत्ति पर प्रस्ताव	7355.31	7888.11	7866.63	7777.78	9213.35	9343.35	9318.67	8861.20	8911.24	8907.90
	- व्यापार परिसराली	7083.52	7596.63	7575.93	7473.09	9101.96	9235.72	9215.43	8686.61	8735.66	8732.38
	- व्यापार से संबंधित परिसराली	271.80	291.49	290.69	304.69	111.39	107.63	103.24	174.60	175.58	175.52
	- सामाजिक सुरक्षा परिसराली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	धरिता उपस्थिति	97.59%	93.34%	89.49%	71.20%	67.85%	67.79%	71.49%	67.85%	67.79%	71.49%
XIII	धरिता उपस्थिति हेतु समायोजित आय और व्यय	7355.31	7888.11	7866.63	7777.78	9213.35	9343.35	9318.67	8861.20	8911.24	8907.90
XIV	वित्तिय अधिशेष / (घटा) (IX) - (XIII)	18539.37	13751.89	12220.57	6958.99	-3700.75	288.10	-510.46	3580.65	6857.93	8573.78
XV	प्रमाणित आय के प्रतिशत रूप में वित्तिय अधिशेष / (घटा) (XIV) में %					-5.51%	0.39%	-0.67%	5.56%	9.95%	11.90%
XVI	प्रमाणित आय के प्रतिशत रूप में औसत वित्तिय अधिशेष / (घटा) (XVI) में %					-1.93%			9.14%		

[illegible]



परिमित-1(घ)

कोलकाता पत्तन न्यास  
कार्गो ग्रहस्तन गतिविधि लागत विवरणी

(रुपये लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर अनुमान -केओपीटी द्वारा प्रदत्त			प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर अनुमान- प्राधिकरण द्वारा परीक्षित		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	प्रचालन आय						
	- पीओएल एवं कुछ संहित तरल बल्क कार्गो	8284.29	8524.09	8839.09	8284.29	8524.09	8839.09
	- लौह अयस्क नीभर	3920.94	3511.27	3566.12	3920.94	3511.27	3566.12
	- कोयला	10197.85	13978.03	14681.45	7055.55	9288.03	9991.45
	- कंटेनर आय	19925.11	19916.17	20999.71	19925.11	19916.17	20999.71
	- सामान्य नीभर	5797.82	6216.61	6365.32	5797.82	6216.61	6365.32
	- अन्य आय	758.27	747.00	796.02	758.27	747.00	796.02
	- बीओटी प्रचालकों से 50% की राश्वदी आय	0.00	0.00	0.00	854.43	854.93	854.93
	योग	48884.28	52893.17	55247.71	46596.41	49058.10	51412.64
II	प्रचालन व्यय						
	- बेतन एवं मजदूरी	11543.00	12400.51	13289.46	10783.76	11189.22	11609.94
	- विपूल	745.76	772.53	803.28	740.01	767.83	796.70
	- ईंधन	447.34	472.18	499.65	249.20	258.57	268.29
	- परामर्श एवं अनुक्षण	3270.84	3414.5	3569.68	3014.23	3127.56	3245.16
	- अन्य	8396.69	10485.36	10707.19	5154.05	5839.20	6058.75
	योग	24403.63	27545.08	28869.26	19941.24	21182.38	21978.84
III	मूल्यहास	1519.41	1660.91	1792.58	1519.41	1660.91	1792.58
IV	प्रबंधन और सामान्य उपरिख्यक आवंटित भाग	10284.18	11268.29	11884.45	9182.02	9527.26	9885.49
V	प्रचालन अधिशेष / घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	12677.06	12418.89	12701.42	15953.74	16687.54	17755.73
VI	एकपक्ष आई का आवंटित भाग	583.11	340.93	342.21	583.11	340.93	342.21
VII	एक एम ई का आवंटित भाग	18519.68	17639.32	18794.15	15238.32	15063.57	15283.10
VIII	एकपक्षआई घटाव एकपक्ष ई (VI) - (VII)	-17936.57	-17298.39	-18451.94	-14655.21	-14722.64	-14940.89
IX	अधिशेष / घाटा (V) + (VIII)	-5259.51	-4879.50	-5750.52	1298.53	1964.90	2814.84
X	परतिविधियों के लिए विधोभित पूंजी	41575.98	44046.45	45634.83	40875.59	42153.55	43814.36
	- व्यापार परिसंपत्तियाँ	40548.86	42960.55	44508.39	37911.39	39841.02	41379.44
	- व्यापार से संबंधित परिसंपत्तियाँ	958.41	1021.64	1066.59	1705.86	1815.84	1906.05
	- सामाजिक सरोकार परिसंपत्तियाँ	68.71	64.26	59.85	458.34	496.68	528.87
XI	विधोभित पूंजी पर प्रतिलाभ	6548.66	6938.55	7189.06	6209.11	6527.09	6780.82
	- व्यापार परिसंपत्तियाँ	6487.81	6873.69	7121.34	6065.82	6374.56	6620.71
	- व्यापार से संबंधित परिसंपत्तियाँ	60.85	64.86	67.72	143.29	152.53	160.11
	- सामाजिक सरोकार परिसंपत्तियाँ	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	क्षयता उपयोगिता	70.95%	71.78%	75.65%	70.95%	71.78%	75.65%
XIII	क्षयता उपयोगिता हेतु समायोजित आर ओ सी ई	6548.66	6938.55	7189.06	6209.11	6527.09	6780.82
XIV	निवल अधिशेष / (घाटा) (IX) - (XIII)	-11808.17	-11818.05	-12939.58	-4910.59	-4562.20	-3965.98
XV	प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में निवल अधिशेष / (घाटा) (XIV/I % में)	-24.16%	-22.34%	-23.42%	-10.54%	-9.30%	-7.71%
XVI	प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में औसत निवल अधिशेष / (घाटा)	-23.31%			-9.18%		

कोलकाता पत्तन न्यास  
पत्तन एवं डॉक गतिविधि के लिए संपर्कित विवरण

एप्रिल 1979

1979-80

क्र.सं.	विवरण	केओपीटी द्वारा प्रदत्त प्रमुख के वर्तमान स्तर पर अनुमान			प्रमुख के वर्तमान स्तर पर अनुमान (प्रतिशत में)		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	उत्पादन आय						
	पत्तन देवतरी	5998.14	6448.24	6659.88	5844.57	6293.66	6577.71
	बंदे किराया एवं लेजर स्थल किराया	4018.29	4073.05	4238.54	4122.61	4181.25	4349.47
	मुख्य गोदी में जलपान की खाया या सेजना	532.09	538.11	562.20	532.09	538.11	562.20
	पोत संचालन एवं नौकाया	14091.57	14776.17	15277.41	13758.78	14437.33	15122.66
	अन्य (स्वच्छ जलानुति एवं विविध प्रकार)	1932.91	2141.42	2232.41	1670.49	1876.02	1967.21
	योग	26573.00	27976.99	28970.44	25928.55	27326.42	28557.51
II	उत्पादन व्यय						
	-वेतन एवं मजदूरी	9746.51	10393.43	11059.95	9746.51	10112.98	10711.11
	-विद्युत	399.85	450.38	480.18	399.85	414.08	432.41
	-ईंधन	1038.70	1184.76	1277.58	1038.70	1077.79	1117.21
	-परमाणु एवं अनुसंधान	2767.65	2905.04	3027.87	2767.65	2871.71	2976.89
	-अन्य	1805.18	1902.90	1995.66	1805.18	1873.05	1940.17
	योग	15757.89	16836.51	17841.24	15757.89	16350.39	17355.79
III	मुल्पाहार	1651.59	1680.20	1821.46	1651.59	1680.20	1821.46
IV	प्रबंधन और सामान्य उपरिष्ठय का आंकड़ित भाग	8031.25	7953.88	8342.03	0.00	8738.27	9066.83
V	उत्पादन अधिशेष / घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	1132.27	1506.40	965.71	8519.07	557.56	272.60
VI	एक एम आई का आंकड़ित भाग	242.09	154.77	154.32	242.09	154.77	154.32
VII	एक एम ई का आंकड़ित भाग	12934.99	12210.30	12894.42	11202.75	10849.44	11527.61
VIII	एक एम आई घटाव एक एम ई (VI) - (VII)	-12692.90	-12055.53	-12740.10	-10960.66	-10694.67	-10867.29
IX	अधिशेष / घाटा (V) - (VIII)	-11560.63	-10549.13	-11774.39	-2441.60	-10137.11	-10193.29
X	गतिविधियों के लिए नियोजित पैरों	32072.11	31492.37	32817.37	30914.69	30138.98	31587.46
	-व्यापार परिसंपत्तियों	30492.20	29910.27	31102.25	28727.31	27975.28	29187.47
	-व्यापार से संबंधित परिसंपत्तियों	1511.21	1517.84	1655.51	1624.81	1602.70	1725.46
	-आवधिक सरोकार परिसंपत्तियों	68.70	64.26	59.86	562.58	561.09	524.53
XI	नियोजित पैरों पर प्रतिस्थाप	4974.74	4882.03	5081.50	4732.85	4610.66	4810.98
	-व्यापार परिसंपत्तियों	4878.77	4785.64	4976.36	4596.37	4476.03	4683.92
	-व्यापार से संबंधित परिसंपत्तियों	95.97	96.39	105.14	136.48	134.63	144.99
	-आवधिक सरोकार परिसंपत्तियों	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	क्षमता उपयोगिता	68.87%	67.73%	71.40%	70.95%	71.78%	70.65%
XIII	क्षमता उपयोगिता हेतु संपायोजित आर सी ई	4974.74	4882.03	5081.50	4732.85	4610.66	4810.98
XIV	निवल अधिशेष / (घाटा) (IX) - (XIII)	-16535.37	-15431.16	-16855.89	-7174.45	-14747.77	-15684.18
XV	उत्पादन आय के प्रतिशत रूप में निवल अधिशेष / (घाटा) (XIV/II % में)	-62.23%	-55.16%	-58.18%	-33.89%	-24.94%	-27.17%
XV	उत्पादन आय के प्रतिशत रूप में औसत निवल अधिशेष / (घाटा)		-58.52%			-28.67%	

कोलकाता पत्तन न्याय  
रेलवे कार्यकलाप से संबंधित लागत विवरणी

परिशिष्ट-I(घ)

(रुपय लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	जैसा केजोपीटी के द्वारा दिया गया प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर अनुमान			जैसा प्राधिकरण द्वारा सुधार गया प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	प्रचालन व्यय						
	- ईंधन	4958.12	4857.22	5167.39	4958.12	4857.22	5167.39
	- टर्मिनल फार्म	3539.19	3466.92	3688.50	3539.19	3466.92	3688.50
	- अन्य	889.88	926.22	964.61	889.88	926.22	964.61
	योग	9387.19	9250.36	9820.50	9387.19	9250.36	9820.50
II	प्रचालन व्यय						
	- रेल इंजन, वागन और कार संचालन एवं अनुरक्षण	1506.31	1571.79	1669.45	1299.89	1348.77	1399.48
	- रेल कार स्पार्डिंग, सिगनल एवं इंटेलीजिंग सेवाओं का अनुरक्षण	978.92	1018.87	1087.63	886.83	920.17	954.77
	- स्टेशन, गार्ड और मस्टाईंग का संचालन एवं अनुरक्षण	1540.34	1616.12	1724.95	1428.31	1482.01	1537.74
	- एक्जामिन एवं शोफायर व्यय	972.39	1009.35	1069.82	1056.53	1096.25	1137.47
	योग	4997.96	5216.13	5551.85	4671.56	4847.21	5029.46
III	मुक्तकाय	457.80	468.03	482.73	457.80	468.03	482.73
IV	प्रधान गौर सामान्य उर्ध्व व्यय का आबंटित व्यय	2076.41	1999.26	2110.70	1977.58	2051.94	2129.09
V	प्रचालन अधिशेष / घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	1855.02	1566.94	1675.22	2280.25	1883.18	2179.22
VI	एक एम आई का आबंटित भाग	75.75	48.16	48.86	75.75	48.16	48.86
VII	एक एम ई का आबंटित भाग	3881.43	3626.06	3871.25	3145.20	3060.45	3101.56
VIII	एक एम आई घटाव एक एम ई (VI) - (VII)	-3805.68	-3577.90	-3822.39	-3069.45	-3012.29	-3052.70
IX	अधिशेष / घाटा (V) + (VIII)	-1950.66	-2010.96	-2147.17	-789.20	-1129.10	-873.49
X	प्रतिबंधित हेतु नियोजित पूंजी	6405.86	6916.26	7216.22	6174.69	6619.03	6928.35
	- व्यापार परिसंपत्तियों	5797.71	6319.21	6625.93	5825.18	6244.34	6528.21
	- व्यापार से संबंधित परिसंपत्तियों	539.47	532.77	530.45	272.41	292.03	310.41
	- सामाजिक संसाधन परिसंपत्तियों	68.68	64.28	59.84	77.10	82.66	89.73
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिशत	961.88	1044.91	1093.86	954.91	1023.63	1070.59
	- व्यापार परिसंपत्तियों	927.62	1011.08	1060.17	932.03	999.09	1044.51
	- व्यापार से संबंधित परिसंपत्तियों	34.26	33.83	33.69	22.88	24.53	26.07
	- सामाजिक संसाधन परिसंपत्तियों	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	समता उपयोगिता	68.87%	67.73%	71.40%	68.87%	67.73%	71.40%
XIII	समता उपयोगिता हेतु समायोजित आर सी ई	961.88	1044.91	1093.86	954.91	1023.63	1070.59
XIV	निम्न अधिशेष / (घाटा) (IX) - (XIII)	-2912.54	-3055.87	-3241.03	-1744.11	-2152.73	-1944.08
XV	प्रचालन व्यय के प्रतिशत रूप में निम्न अधिशेष / (घाटा) (XIV/I में %)	-31.03%	-33.04%	-33.00%	-18.58%	-23.27%	-19.80%
XVI	प्रचालन व्यय के प्रतिशत रूप में औसत निम्न अधिशेष / (घाटा)	-32.35%			-20.55%		

परिशिष्ट-I (अ)

कोलकाता पत्तन व्यास  
संपदा कार्यकलाप हेतु लागत विवरणी

(रूपये लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	केओपीटी के द्वारा प्रदत्त प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर अनुमान			प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर अनुमान प्राधिकरण द्वारा परिष्कृत		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	प्रचालन आय						
	- भूमि से प्राप्त किराया	10393.99	10713.70	11045.52	10393.99	10713.70	11045.52
	- पवन, रोडों और गोदाम से प्राप्त किराया	3252.31	3417.26	3590.59	3252.31	3417.26	3590.59
	- अन्य	7525.65	7659.13	7793.28	7525.65	7659.13	7793.28
	योग	21171.95	21790.09	22429.39	21171.95	21790.09	22429.39
II	प्रत्यक्ष व्यय						
	- संपदा अनुरक्षण	1300.81	1354.94	1412.10	1283.16	1331.41	1381.47
	- प्रशासन एवं सामान्य व्यय	2840.43	2962.47	3091.74	2751.89	2855.36	2962.72
	योग	4141.24	4317.41	4503.84	4035.05	4186.77	4344.19
III	मूल्यहास	123.08	126.86	133.13	123.08	126.86	133.13
IV	प्रक्षेप और सामान्य उपरि व्यय का आवंटित भाग	2493.19	2864.06	3026.33	1949.84	2023.15	2099.22
V	प्रचालन अधिशेष / घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	14414.44	14481.76	14766.09	15063.98	15453.31	15852.85
VI	एफएम आई का आवंटित भाग	321.27	175.52	173.99	321.27	175.52	173.99
VII	एफ एम ई का आवंटित भाग	1355.01	1282.46	1361.24	1104.83	1087.41	1097.41
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-1033.74	-1106.94	-1187.25	-783.56	-911.89	-923.42
IX	अधिशेष / घाटा (V) + (VIII)	13380.70	13374.82	13578.84	14280.42	14541.42	14929.43
X	पतिविधि हेतु नियोजित पूंजी	3731.64	3784.05	3913.65	3596.95	3621.41	3757.51
	- व्यापार परिसंपत्तियाँ	2546.35	2460.86	2374.86	3402.09	3417.31	3534.51
	- व्यापार से संबंधित परिसंपत्तियाँ	438.56	423.75	406.39	153.48	159.24	171.92
	- सामाजिक सरोकार परिसंपत्तियाँ	68.68	64.28	59.84	41.39	44.86	51.08
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिफल	539.17	548.64	570.14	557.23	560.15	579.96
	- व्यापार परिसंपत्तियाँ	407.42	393.74	379.98	544.33	546.77	565.52
	- व्यापार से संबंधित परिसंपत्तियाँ	27.85	26.92	25.81	12.89	13.38	14.44
	- सामाजिक सरोकार परिसंपत्तियाँ	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	क्षमता उपयोगिता	68.87%	67.73%	71.40%	68.87%	67.73%	71.40%
XIII	क्षमता उपयोगिता हेतु समायोजित आर ओ सी ई	539.17	548.64	570.14	557.23	560.15	579.96
XIV	निवल अधिशेष / (घाटा) (IX) - (XIII)	12841.53	12826.18	13008.70	13723.19	13981.27	14349.47
XV	प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में निवल अधिशेष / (घाटा) (XIV/I) %में	60.65%	58.86%	58.00%	64.82%	64.16%	63.98%
XVI	प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में औसत निवल अधिशेष / (घाटा)	59.17%			64.32%		

हमिषा डॉक परिसर  
कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से संबंधित लागत विवरणी

(रुपये लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रशासक के प्रचालित स्तर पर अनुमान केओपीटी के द्वारा प्रदत्त			प्रशासक के प्रचालित स्तर पर अनुमान प्राधिकरण के द्वारा परिष्कृत		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	प्रचालन खर्च						
	- पी ओ एल एक कुंठे सहित लिफ्टबक बल्क	7429.42	7609.95	7892.80	7429.42	7609.95	7892.80
	- लौह अयस्क	3920.94	3511.27	3566.12	3920.94	3511.27	3566.12
	- कोयला	10197.85	13978.03	14681.45	7055.55	9288.03	9991.45
	- कंटेनर आय	4809.21	5345.91	5702.30	4809.21	5345.91	5702.30
	- सामान्य कर्गो	3168.37	3822.22	3931.36	3168.37	3822.22	3931.36
	- अन्य आय	202.89	211.05	222.57	202.89	211.05	222.57
	- बी ओ टी प्रचालकों से 50 % रायल्टी आय	0.00	0.00	0.00	854.43	854.93	854.93
	योग	29728.68	34478.43	35996.60	27440.81	30643.36	32161.53
II	प्रचालन खर्च						
	- बेतन एवं घनदूरी	5514.10	5976.47	6444.03	5276.35	5474.74	5680.59
	- विद्युत	284.10	304.51	335.26	267.23	277.28	287.71
	- ईंधन	143.21	156.60	172.21	116.41	120.79	125.33
	- परम्पन एवं अनुक्षण	2178.64	2280.39	2390.29	1467.48	1522.65	1579.91
	- अन्य	3888.73	5792.92	5808.52	1380.15	1923.41	1995.73
	योग	12008.78	14510.89	15150.31	8507.62	9318.87	9669.26
III	मूल्यहास	1,147.00	1,219.82	1,279.25	1,147.00	1,219.82	1,279.25
IV	प्रबंधन एवं सामान्य उपरि खर्च का आर्बिट्रल भाग	4173.80	4824.16	5073.77	3247.30	3369.40	3496.09
V	प्रचालन अधिशेष/ घाटा (I)-(II)-(III)-(IV)	12399.10	13923.56	14493.27	14538.88	16735.26	17716.93
VI	एक एम आई का आर्बिट्रल भाग	171.96	146.38	146.88	171.96	146.38	146.88
VII	एक एम ई का आर्बिट्रल भाग	13820.28	12828.48	13797.04	10538.92	10289.94	10364.96
VIII	एक एम आई घटाओ एक एम ई (VI) - (VII)	-13648.32	-12682.10	-13650.16	-10366.96	-10143.56	-10218.08
IX	अधिशेष /घाटा (V) + (VIII)	-1249.22	1241.46	843.11	4171.92	6591.70	7498.85
X	नतिविधि हेतु नियोजित पूंजी	34149.57	35504.98	36203.51	32917.18	33979.15	34759.28
	- व्यापार परिसंपत्तियाँ	33642.29	35016.97	35737.27	31468.82	32484.07	33229.87
	- व्यापार से संबंधित परिसंपत्तियाँ	438.57	423.75	406.39	1204.77	1243.64	1272.19
	- सांघाजिक स्टोकर परिसंपत्तियाँ	68.71	64.26	59.85	243.59	251.45	257.22
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	5410.60	5629.61	5743.76	5136.21	5301.92	5423.64
	- व्यापार परिसंपत्तियाँ	5382.75	5602.71	5717.95	5035.01	5197.45	5316.78
	- व्यापार से संबंधित परिसंपत्तियाँ	27.85	26.91	25.81	101.20	104.47	106.86
	- सामाजिक स्टोकर परिसंपत्तियाँ	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	क्षमता उपयोगिता	67.85%	67.79%	71.49%	67.85%	67.79%	71.49%
XIII	क्षमता उपयोगिता हेतु संचायोजित आर ओ सी ई	5410.60	5629.61	5743.76	5136.21	5301.92	5423.64
XIV	निवल अधिशेष / (घाटा) (IX) - (XIII)	-6659.82	-4388.15	-4900.65	-964.30	1289.79	2075.21
XV	प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में निवल अधिशेष/ (घाटा) (XIV/I % में)	-22.40%	-12.73%	-13.61%	-3.51%	4.21%	6.45%
XVI	प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में औसत निवल अधिशेष / (घाटा)		-16.25%			2.38%	

परिशिष्ट-1 (म)

हल्द्वार डीक कम्युनिकेशन  
पतन एवं डीक गतिविधि से संबंधित लागत विवरण

(रूप में लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रमुख के प्रचलित स्तर अनुमान के जोड़ों के द्वारा प्रदत्त			प्रमुख के प्रचलित स्तर पर दीए गयी के द्वारा परिकृत		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	प्रधानत आर						
	- पतन-देवदार	4843.22	5280.25	5439.59	4722.37	5159.48	5358.33
	- बर्ष क्रियाए एवं नौपन क्रियाए	3156.09	3201.09	3327.54	3065.18	3112.40	3267.03
	- अनुसंधान शुल्क एवं पथ प्रदर्शक शुल्क	11267.86	11920.49	12293.86	10972.73	11621.21	12090.80
	- अन्य (मोटर वाहन एवं विविध प्रकार)	1670.49	1876.02	1955.12	1670.49	1876.02	1955.12
	योग	20937.66	22277.85	23016.11	20430.77	21769.12	22671.28
II	प्रधानत व्यय						
	- वेतन एवं मजदूरी	3162.24	3387.98	3605.24	3162.24	3281.14	3404.51
	- भिद्युत	284.10	333.10	362.90	284.10	294.78	305.87
	- ईंधन	793.17	929.98	1013.20	793.17	822.99	853.94
	- घर-आगत एवं अनुसंधान	1828.44	1934.18	2023.60	1828.44	1897.19	1968.52
	- अन्य	1117.95	1182.60	1237.26	1117.95	1159.98	1203.60
	योग	7185.90	7767.84	8242.20	7185.90	7456.09	7736.44
III	मुल्कदास	896.10	896.75	897.28	896.10	896.75	897.28
IV	उत्पन्न एवं सामान्य उपरि व्यय का आबंटित भाग	2768.27	2426.69	2546.68	3637.60	3774.37	3916.29
V	प्रधानत अधिशेष / घटा (I) - (II) - (III) - (IV)	10087.39	11186.57	11329.95	8711.17	9641.90	10121.27
VI	एकलम आई का आबंटित भाग	121.12	94.57	93.92	121.12	94.57	93.92
VII	एकलम ई का आबंटित भाग	7295.76	6660.15	7164.66	5563.52	5342.22	5392.42
VIII	एकलम आई घटाक मुल (VI) - (VII)	-7174.64	-6565.58	-7070.74	-5442.40	-5247.65	-5268.50
IX	अधिशेष / घटा (V) + (VIII)	2912.75	4620.99	4259.21	3268.77	4394.25	4832.77
X	कार्यकलाप हेतु नियोजित पूंजी	16748.83	15862.33	14972.80	16144.40	15180.64	14375.50
	- व्यापार परिसंपत्तियाँ	16241.57	15374.32	14506.55	15434.04	14512.70	13742.98
	- व्यापार से संबंधित परिसंपत्तियाँ	438.56	423.75	406.39	590.88	555.61	526.14
	- सामाजिक संस्कार परिसंपत्तियाँ	68.70	64.26	59.86	119.47	112.34	106.38
XI	नियोजित पूंजी का प्रचलित	2626.51	2486.80	2346.87	2519.08	2368.70	2243.07
	व्यापार परिसंपत्तियाँ	2598.66	2459.89	2321.05	2469.45	2322.03	2198.88
	व्यापार से संबंधित परिसंपत्तियाँ	27.85	26.91	25.82	49.63	46.67	44.20
	सामाजिक संस्कार परिसंपत्तियाँ	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	समस्त उपयोगिता	67.85%	67.79%	71.49%	67.85%	67.79%	71.49%
XIII	समस्त उपयोगिता हेतु समायोजित अंतर और सी ई	2626.51	2486.80	2346.87	2519.08	2368.70	2243.07
XIV	नितन अधिशेष / घटा (IX) - (XIII)	286.24	2134.19	1912.34	749.69	2025.55	2589.70
XV	प्रधानत आय के प्रतिशत रूप में निम्न अधिशेष / घटा (XIV/I %में)	1.37%	9.58%	8.31%	3.67%	9.30%	11.42%
XV	प्रधानत आय के प्रतिशत के रूप में औसत निम्न अधिशेष / घटा		6.42%			8.13%	

इन्दिया डीक कम्प्लेक्स  
रेलवे कार्यकलाप से संबंधित लागत विवरणी

(रूपये लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रशुल्क के प्रचलित स्तर पर अनुमान केओपीटी के द्वारा प्रदत्त			प्रशुल्क के प्रचलित स्तर पर अनुमान टीएएमपी के द्वारा परिकृत		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	प्रचालन आय						
	(i) बुलाई	4596.74	4485.00	4784.00	4596.74	4485.00	4784.00
	(ii) टर्मिनल प्रचार	3286.20	3206.34	3420.10	3286.20	3206.34	3420.10
	(iii) अन्य	137.71	151.48	166.63	137.71	151.48	166.63
	योग	8020.65	7842.82	8370.73	8020.65	7842.82	8370.73
II	प्रत्यक्ष प्रचालन व्यय						
	- रेलवे इन्जन, वैगन आदि का अनुरक्षण एवं प्रचालन	897.63	931.59	995.54	844.11	875.85	908.78
	- स्थायी रेलवे मार्ग, सिग्नल एवं इलेक्ट्रिकल सुविधाओं का अनुरक्षण	847.18	879.23	939.57	796.67	826.62	857.71
	- स्टेशन, यार्ड एवं साइडिंग का प्रचालन एवं अनुरक्षण	907.99	942.35	1007.02	853.86	885.97	919.28
	- प्रशासन एवं सामान्य व्यय	676.20	701.79	749.95	635.88	659.79	684.60
	योग	3329.00	3454.96	3692.08	3130.52	3248.23	3370.36
III	मूल्यहास	409.64	415.44	422.86	409.64	415.44	422.86
IV	प्रबंधन एवं सामान्य उपरि व्यय हेतु आबंटित भाग	1359.30	1239.69	1304.65	1435.35	1489.32	1545.31
V	प्रचालन अधिशेष / घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	2922.71	2732.73	2951.14	3045.14	2689.83	3032.19
VI	एफ एम आई का आबंटित भाग	46.40	33.29	34.16	46.40	33.29	34.16
VII	एफएम ई का आबंटित भाग	3100.83	2827.10	3041.44	2364.60	2267.66	2284.87
VIII	एफ एम आई घटाव एफ एम ई (VI) - (VII)	-3054.43	-2793.81	-3007.28	-2318.20	-2234.37	-2250.71
IX	अधिशेष/घाटा (V)+(VIII)	-131.72	-61.08	-56.14	726.94	455.46	781.49
X	कार्यकलाप हेतु नियोजित पूँजी	4964.25	5359.08	5443.95	4785.10	5128.77	5226.78
	- व्यापार परिसंपत्तियाँ	4457.01	4871.05	4977.72	4574.56	4903.11	4996.80
	- व्यापार से संबंधित परिसंपत्तियाँ	438.56	423.75	406.39	175.13	187.71	191.30
	- सामाजिक सरोकार परिसंपत्तियाँ	68.68	64.28	59.84	35.41	37.95	38.68
XI	नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ	740.97	806.28	822.25	746.64	800.26	815.56
	- व्यापार परिसंपत्तियाँ	713.12	779.37	796.44	731.93	784.50	799.49
	- व्यापार से संबंधित परिसंपत्तियाँ	27.85	26.91	25.81	14.71	15.77	16.07
	- सामाजिक सरोकार परिसंपत्तियाँ	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	क्षमता उपयोगिता	67.85%	67.79%	71.49%	67.85%	67.79%	71.49%
XIII	क्षमता उपयोगिता हेतु समायोजित आर को लो ई	740.97	806.28	822.25	746.64	800.26	815.56
XIV	निवल अधिशेष / (घाटा) (IX) - (XIII)	-872.69	-867.36	-878.39	-19.70	-344.81	-34.07
XV	प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में निवल अधिशेष / (घाटा) (XIV) % में	-10.88%	-11.06%	-10.49%	-0.25%	-4.40%	-0.41%
XVI	प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में औसत निवल अधिशेष / (घाटा)	-10.81%			-1.68%		

परिशिष्ट-I (2)

हजिवा डोक कॉम्प्लेक्स  
संपदा कार्यकलाप से संबंधित लागत विवरणी

(रुपये लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रशुल्क के प्रचलित स्तर पर अनुमान के औपीटी के द्वारा प्रवृत्त			प्रशुल्क के प्रचलित स्तर पर अनुमान टीएएमपी के द्वारा परिकृत		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	प्रचालन आय						
	- भूमि से प्राप्त किराया	6786.10	6921.82	7060.26	6786.10	6921.82	7060.26
	- भवन, शेडो और गोदाम से किराया	29.90	30.50	31.11	29.90	30.50	31.11
	- अन्य	1674.14	1707.62	1741.77	1674.14	1707.62	1741.77
	योग	8490.14	8659.94	8833.14	8490.14	8659.94	8833.14
II	प्रत्यक्ष व्यय						
	- संपदा अनुक्षण	864.03	899.78	937.11	931.00	966.00	1002.32
	- प्रशासन एवं सामान्य व्यय	1509.61	1572.08	1637.29	1626.60	1687.76	1751.22
	योग	2373.64	2471.86	2574.40	2557.60	2653.77	2753.55
III	भूतलदास	114.35	114.97	115.53	114.35	114.97	115.53
IV	प्रबंधन एवं सामान्य उपरि व्यय का आबंटित भाग	1016.79	1306.19	1377.01	789.57	819.26	850.06
V	प्रचालन अधिशेष / घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	4985.36	4766.92	4766.20	5028.62	5071.94	5114.00
VI	एफ एम आई का आबंटित भाग	49.11	36.76	36.04	49.11	36.76	36.04
VII	एफएमआई का आबंटित भाग	1053.68	973.60	1040.21	803.50	780.94	781.45
VIII	एफएमआई घटाव एएमई (VI) - (VII)	-1004.57	-936.84	-1004.17	-754.39	-744.18	-745.41
IX	अधिशेष / घाटा (V) + (VIII)	3980.79	3830.08	3762.03	4274.22	4327.76	4368.59
X	कार्यकलाप हेतु नियोजित पैनी	3053.59	2948.89	2841.09	2943.39	2822.16	2727.75
	- व्यापार परिसंपत्तियों	2546.35	2460.86	2374.86	2813.88	2697.99	2607.73
	- व्यापार से संबंधित परिसंपत्तियों	438.56	423.75	406.39	107.73	103.29	99.84
	- सामाजिक सरोकार परिसंपत्तियों	68.68	64.28	59.84	21.78	20.88	20.19
XI	नियोजित पैनी पर प्रतिताम	435.27	420.66	405.79	459.27	440.35	425.62
	- व्यापार परिसंपत्तियों	407.42	393.74	379.98	450.22	431.68	417.24
	- व्यापार से संबंधित परिसंपत्तियों	27.85	26.91	25.81	9.05	8.68	8.39
	- सामाजिक सरोकार परिसंपत्तियों	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	क्षमता उपयोगिता	67.85%	67.79%	71.49%	67.85%	67.79%	71.49%
XIII	क्षमता उपयोगिता हेतु समायोजित आर ओ सी ई	435.27	420.66	405.79	459.27	440.35	425.62
XIV	निवल अधिशेष / (घाटा) (IX) - (XIII)	3545.52	3409.42	3356.24	3814.95	3887.41	3942.96
XV	प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में निवल अधिशेष / (घाटा) (XIV/1 % में)	41.76%	39.37%	38.00%	44.93%	44.89%	44.64%
XVI	प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में औसत निवल अधिशेष / (घाटा)	39.71%			44.82%		



कोलकाता लोक प्रणाली  
कार्गो प्रहसन हेतु कार्यकलाप

(रुपये लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रमुख के प्रचलित स्तर पर अनुमान केओपीटी के द्वारा प्रस्त			प्रमुख के प्रचलित स्तर पर अनुमान टीएएमपी के द्वारा परिष्कृत		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	प्रचालन आव						
	पीओएल एवं कुब रक्षित लिफ्टिड बल्क	854.87	914.14	946.29	854.87	914.14	946.29
	- फे्टेनर आव	15115.90	14570.26	15297.41	15115.90	14570.26	15297.41
	- सामान्य कर्गो	2629.45	2394.39	2433.96	2629.45	2394.39	2433.96
	- अन्य आव	555.38	535.95	573.45	555.38	535.95	573.45
	योग	19155.60	18414.74	19251.11	19155.60	18414.74	19251.11
II	प्रचालन आव						
	- सेतन एवं मजदूरी	6028.90	6424.04	6845.43	5507.39	5714.47	5929.34
	- बिद्युत	461.66	468.02	468.02	472.77	490.55	508.99
	- ईन्धन	304.13	315.58	327.44	132.79	137.79	142.97
	- परम्पत एवं अनुसूचना	1092.20	1134.11	1179.39	1546.75	1604.91	1665.25
	- अन्य	4507.96	4692.44	4898.67	3773.90	3915.79	4063.03
	योग (सैडि)	12394.85	13034.19	13718.95	11433.60	11863.51	12309.58
III	मुख्यकाल	372.41	441.09	513.33	372.41	441.09	513.33
IV	प्रबंधन एवं सामान्य उपरि ख्य हेतु आवर्तित भाग	6110.38	6444.13	6810.68	5934.72	6157.86	6389.40
V	प्रचालन अधिशेष / घाटा (I)-(II)-(III)-(IV)	277.96	-1504.67	-1791.85	1414.87	-47.72	38.81
VI	एकएमआई का आवर्तित भाग	411.15	194.55	195.33	411.15	194.55	195.33
VII	एकएमएई का आवर्तित भाग	4699.40	4810.84	4997.11	4699.40	4773.63	4918.14
VIII	एकएमआई घटक एकएमएई (VI)-(VII)	-4288.25	-4616.29	-4801.78	-4288.25	-4579.08	-4722.81
IX	अधिशेष / घाटा (V)+(VIII)	-4010.29	-6120.96	-6593.63	-2873.38	-4626.80	-4684.01
X	कार्यकलाप हेतु नियोजित पूँजी	7426.41	8541.47	9431.32	7158.41	8174.40	9055.08
	- व्यापार परिसंपत्तियों	6906.57	7943.58	8771.12	6442.57	7356.96	8149.58
	- व्यापार से संबंधित परिसंपत्तियों	519.84	597.89	660.20	501.09	572.21	633.86
	- सामाजिक सरोकार परिसंपत्तियों	0.00	0.00	0.00	214.75	245.23	271.65
XI	नियोजित पूँजी पर ब्रतिलाभ	1138.06	1308.94	1445.30	1072.90	1225.18	1357.18
	- व्यापार परिसंपत्तियों	1105.05	1270.97	1403.38	1030.81	1177.11	1303.93
	- व्यापार से संबंधित परिसंपत्तियों	33.01	37.97	41.92	42.09	48.07	53.24
	- सामाजिक सरोकार परिसंपत्तियों	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	क्षयता उपयोगिता	52.33%	52.49%	53.44%	52.33%	52.49%	53.44%
XIII	क्षयता उपयोगिता हेतु समायोजित आर ओ सी ई	1138.06	1308.94	1445.30	1072.90	1225.18	1357.18
XIV	निधन अधिशेष / (घाटा) (IX)-(XIII)	-5148.35	-7429.90	-8038.93	-3946.28	-5851.98	-6041.18
XV	प्रचालन आव के प्रतिशत के रूप में निधन अधिशेष / (घाटा) (XIV/1 % में)	-26.88%	-40.35%	-41.76%	-20.60%	-31.78%	-31.38%
XV	प्रचालन आव के प्रतिशत के रूप में औसत निधन अधिशेष / (घाटा)		-36.33%			-27.92%	

कोसकास डीक प्रणाली  
शेड एवं डीक कार्यक्षेत्र हेतु लागत विवरण

(रुपये लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रमुख के प्रचलित स्तर पर अनुमान केओपीटी के द्वारा प्रकृत			प्रमुख के प्रचलित स्तर पर अनुमान-टीएएमपी के द्वारा परिष्कृत		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	प्रकाशन आव						
	- पतन रैकडॉरिग	1154.92	1167.99	1220.29	1122.20	1134.18	1196.91
	- बर्द बिनासा एवं नैकसत बिनासा	1082.54	1094.81	1143.83	1057.43	1068.83	1125.88
	- शुष्क गोदी में जलपान लाइन का से नाला (ड्राई डीक)	532.09	538.11	562.20	532.09	538.11	562.20
	- पायप्लेन एवं नैकसत	2865.79	2898.23	3028.01	2786.05	2816.18	2971.26
	योग	5635.34	5699.14	5954.33	5497.77	5557.30	5856.25
II	प्रकाशन आव						
	- सेल एवं मजदूरी	6584.27	7005.45	7454.71	6584.27	6831.84	7088.72
	- विद्युत डन	115.75	117.28	117.28	115.75	120.10	124.62
	- ईंधन	245.53	254.78	264.38	245.53	254.76	264.34
	- मरम्मत एवं अनुकूलन	939.21	970.86	1004.27	939.21	974.52	1011.17
	- अन्य	687.23	720.30	758.40	687.23	713.07	739.88
	योग	8571.99	9068.67	9599.04	8571.99	8894.30	9228.72
III	मुख्यालय	755.49	763.45	924.18	755.49	783.45	924.18
IV	प्रकाशन और सामान्य उपरी आव का आकटित भाग	5262.98	5527.19	5795.35	4784.02	4963.90	5150.54
V	प्रकाशन अधिकृत/ बाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	-8955.12	-9680.17	-10384.24	-8613.72	-9084.34	-9447.19
VI	एकपक्षीय का आकटित भाग	120.97	60.20	60.40	120.97	60.20	60.40
VII	एकपक्षीय का आकटित भाग	5639.23	5550.15	5729.76	5639.23	5507.22	5639.21
VIII	एकपक्षीय पट्टा एकपक्षीय (VI) - (VII)	-5518.26	-5489.95	-5669.36	-5518.26	-5447.02	-5578.81
IX	अधिकृत / बाटा (V) + (VIII)	-14473.38	-15170.12	-16033.60	-14131.98	-14531.36	-15026.00
X	कार्यक्षेत्र हेतु निर्धारित धूनी	15323.28	15630.04	17844.82	14770.29	14958.34	17132.95
	- बाजार परिसरधनी	14250.63	14535.95	16595.70	13293.26	13462.50	15419.66
	- बाजार से संबंधित परिसरधनी	1072.65	1094.09	1249.12	1033.92	1047.08	1199.31
	- समालोचक संस्कार परिसरधनी	0.00	0.00	0.00	443.11	448.75	513.99
XI	निर्धारित धूनी पर प्रतिफल	2348.23	2395.23	2734.63	2213.77	2241.96	2567.89
	- बा (IX) परिसरधनी	2280.10	2325.75	2655.31	2126.92	2154.00	2467.15
	- बाजार से संबंधित परिसरधनी	68.11	69.47	79.32	86.85	87.96	100.74
	- श्रमिक संस्कार परिसरधनी	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	समता उपसंहिता	52.33%	52.49%	53.44%	52.33%	52.49%	53.44%
XIII	समता उपसंहिता हेतु समायोजित आकटित	2348.23	2395.23	2734.63	2213.77	2241.96	2567.89
XIV	विवरण अधिकृत / (बाटा) (IX) - (XIII)	-16821.61	-17565.35	-18768.23	-16346.75	-16773.32	-17593.89
XV	प्रकाशन आव के प्रतिफल के रूप में विवरण अधिकृत / (बाटा) (XIV/1) % में	-298.60%	-308.21%	-315.20%	-297.32%	-301.82%	-300.43%
XVI	प्रकाशन आव के प्रतिफल के रूप में औसत विवरण अधिकृत / (बाटा)		-307.30%			-299.86%	

संलग्नता डॉक प्रणाली  
पोर्ट एवं डॉक कार्यकलाप हेतु लागत विवरण

(रकमें लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रमुख के प्रचलित स्तर पर अनुमान कैलोरीटी के द्वारा प्रदान			प्रमुख के प्रचलित स्तर पर अनुमान-टीएएमपी के द्वारा प्रदान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	प्रधानन आवक						
	- पत्तन ईन्टरली	1154.92	1187.99	1220.29	1122.20	1134.18	1195.91
	- बन्द किराया एवं नौकान किराया	1082.54	1094.81	1143.83	1057.43	1068.83	1125.88
	- शुल्क गिरी में जलयान लाया का ले जना (ड्राई डॉकिंग)	532.09	538.11	562.20	532.09	538.11	562.20
	- पारलर्टेज एवं बीकरिंग	2865.79	2898.23	3028.01	2786.05	2816.18	2971.26
	योग	5635.34	5699.14	5954.33	5497.77	5557.30	5856.25
II	प्रधानन व्यय						
	- वेतन एवं प्रमोटी	6584.27	7005.45	7454.71	6584.27	6831.84	7088.72
	- विद्युत ऊर्जा	115.75	117.28	117.28	115.75	120.10	124.62
	- ईंधन	245.53	254.78	264.38	245.53	254.76	264.34
	- मरम्मत एवं अनुसंधान	939.21	970.86	1004.27	939.21	974.52	1011.17
	- अन्य	687.23	720.30	758.40	687.23	713.07	739.88
	योग	8571.99	9068.67	9599.04	8571.99	8894.30	9228.72
III	मूल्यहास	755.49	783.45	924.18	755.49	783.45	924.18
IV	प्रभुत्व और सामान्य उर्वरि व्यय का आर्बिट्ररी भाग	5262.98	5527.19	5795.35	4784.02	4963.90	5150.54
V	प्रधानन अधिशेष/ घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	-8955.12	-9680.17	-10364.24	-8613.72	-9084.34	-9447.19
VI	एकएमआई का आर्बिट्ररी भाग	120.97	60.20	60.40	120.97	60.20	60.40
VII	एकएमआई का आर्बिट्ररी भाग	5639.23	5550.15	5729.76	5639.23	5507.22	5639.21
VIII	एकएमआई घटाव एकएमआई (VI) - (VII)	-5518.26	-5489.95	-5669.36	-5518.26	-5447.02	-5578.81
IX	अधिशेष / घाटा (V) + (VIII)	-14473.38	-15170.12	-16033.60	-14131.98	-14531.36	-15026.00
X	कार्यकलाप हेतु नियोजित धुनी	15323.28	15630.04	17844.82	14770.29	14958.34	17132.95
	- व्यापार परिवर्तनीय	14250.63	14535.95	16595.70	13293.26	13462.50	15419.66
	- व्यापार से सम्बंधित परिवर्तनीय	1072.65	1094.09	1249.12	1033.92	1047.08	1199.31
	- सामाजिक सुरक्षा परिवर्तनीय	0.00	0.00	0.00	443.11	448.75	513.99
XI	नियोजित धुनी पर प्रतिशत	2348.23	2395.23	2734.63	2213.77	2241.96	2567.89
	- व्यापार परिवर्तनीय	2280.10	2325.75	2655.31	2126.92	2154.00	2467.15
	- व्यापार से सम्बंधित परिवर्तनीय	68.11	69.47	79.32	86.85	87.96	100.74
	- सामाजिक सुरक्षा परिवर्तनीय	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	शतशत उपसंश्लेष	52.33%	52.49%	53.44%	52.33%	52.49%	53.44%
XIII	शतशत उपसंश्लेष हेतु समायोजित आरओसी	2348.23	2395.23	2734.63	2213.77	2241.96	2567.89
XIV	निकल अधिशेष / (घाटा) (IX) - (XIII)	-16821.61	-17565.35	-18768.23	-16345.75	-16773.32	-17593.89
XV	प्रधानन आवक के प्रतिशत के रूप में निकल अधिशेष / (घाटा) (XIV)/I %में	-298.50%	-308.21%	-315.20%	-297.32%	-301.82%	-300.43%
XVI	प्रधानन आवक के प्रतिशत के रूप में औसत निकल अधिशेष / (घाटा)		-307.30%			-299.86%	

परिशिष्ट-1(ड)

कोलकाता डीक प्रणाली  
रेलवे कार्यकलाप से संबंधित लागत विवरणी

(रुपये लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रमुख के प्रचलित स्तर पर अनुमान -कंपोपटी के द्वारा प्रदत्त			प्रमुख के प्रचलित स्तर पर अनुमान -टीएएमपी के द्वारा परिष्कृत		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	प्रचालन आय						
	(i) दुर्गम	361.38	372.22	383.39	361.38	372.22	383.39
	(ii) टर्मिनल प्रचार	252.99	260.58	268.40	252.99	260.58	268.40
	(iii) अन्य	752.17	774.74	797.98	752.17	774.74	797.98
	योग	1366.54	1407.54	1449.77	1366.54	1407.54	1449.77
II	प्रत्यक्ष प्रचालन व्यय						
	- रेलवे इन्जन, डेगन आदि प्रचालन एवं अनुसंधान	608.68	640.20	673.91	455.79	472.92	490.71
	- रेलमार्ग, सिग्नल एवं इंटरलॉकिंग सुविधाओं का अनुसंधान	131.74	139.64	148.06	90.16	93.55	97.06
	- स्टेशन, यार्ड और साइडिंग प्रचालन एवं अनुसंधान	632.34	673.76	717.91	574.45	596.05	618.46
	- प्रशासन एवं सामान्य व्यय	296.20	307.57	319.88	420.64	436.46	452.87
	योग	1668.96	1761.17	1859.76	1541.03	1598.98	1659.10
III	मूल्यहास	48.18	52.62	59.89	48.18	52.62	59.89
IV	प्रकल्प एवं सामान्य उपरि व्यय का आबंटित भाग	717.11	759.57	806.05	542.24	562.62	583.78
V	प्रचालन अधिशेष/ घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	-1067.71	-1165.82	-1275.93	-764.91	-806.68	-853.00
VI	एकएमआई का आबंटित भाग	29.35	14.87	14.70	29.35	14.87	14.70
VII	एफएमआई का आबंटित भाग	780.60	798.96	829.81	780.60	792.78	816.70
VIII	एकएमआई घटाव एफएमआई (VI) - (VII)	-751.25	-784.09	-815.11	-751.25	-777.91	-802.00
IX	अधिशेष /घाटा (V) + (VIII)	-1818.96	-1949.91	-2091.04	-1516.16	-1584.59	-1654.99
X	कार्यकलाप हेतु नियोजित पूंजी	1441.61	1557.18	1772.27	1389.59	1490.26	1701.57
	- व्यापार परिसंपत्तियों	1340.70	1448.16	1648.21	1250.63	1341.23	1531.41
	- व्यापार से संबंधित परिसंपत्तियों	100.91	109.02	124.06	97.27	104.32	119.11
	- सामाजिक सरोकार परिसंपत्तियों	0.00	0.00	0.00	41.69	44.71	51.05
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	220.91	238.63	271.61	208.27	223.36	255.03
	- व्यापार परिसंपत्तियों	214.51	231.71	263.71	200.10	214.60	245.03
	- व्यापार से संबंधित परिसंपत्तियों	6.41	6.92	7.88	8.17	8.76	10.01
	- सामाजिक सरोकार परिसंपत्तियों	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	क्षमता उपयोगिता	52.33%	52.49%	53.44%	52.33%	52.49%	53.44%
XIII	क्षमता उपयोगिता हेतु क्षमायोजित आरंभिक	220.91	238.63	271.61	208.27	223.36	255.03
XIV	निवल अधिशेष / (घाटा) (IX) - (XIII)	-2039.87	-2188.54	-2362.65	-1724.43	-1807.95	-1910.03
XV	प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में निवल अधिशेष / (घाटा) (XIV) % में	-149.27%	-155.49%	-162.97%	-126.19%	-128.45%	-131.75%
XVI	प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में औसत निवल अधिशेष / (घाटा)	-155.91%			-128.79%		

परिशिष्ट-I (क)

कोलकाता लोक प्रणाली  
संपदा संबंधी लागू विवरणी

(रुपये लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रमुख के प्रचलित स्तर पर अनुमान -केजोपीटी के द्वारा प्रवृत्त			प्रमुख के प्रचलित स्तर पर अनुमान -टीएचपी के द्वारा परिकृत		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	प्रचालन आय						
	- भूमि से किराया	3607.89	3791.88	3985.26	3607.89	3791.88	3985.26
	- भवन, शिड एवं गोदामों से किराया	3222.41	3386.76	3559.48	3222.41	3386.76	3559.48
	- अन्य	5851.51	5951.51	6051.51	5851.51	5951.51	6051.51
	योग	12681.81	13130.15	13596.25	12681.81	13130.15	13596.25
II	प्रत्यक्ष व्यय						
	- संपदा अनुरक्षण	436.78	455.16	474.99	352.16	365.40	379.14
	- प्रशासन एवं सामान्य व्यय	1330.82	1390.39	1454.45	1125.29	1167.60	1211.50
	योग	1767.60	1845.55	1929.44	1477.45	1533.00	1590.64
III	मुन्युद्गम	8.73	11.89	17.60	8.73	11.89	17.60
IV	प्रबंधन एवं सामान्य उपरि जय का आवंटित भाग	1476.40	1557.87	1649.32	1160.26	1203.89	1249.16
V	प्रचालन अधिशेष / घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	9429.08	9714.84	9999.89	10035.37	10381.37	10738.85
VI	एफएम आई का आवंटित भाग	272.16	138.76	137.95	272.16	138.76	137.95
VII	एफएम ई का आवंटित भाग	301.33	308.86	321.03	301.33	306.47	315.96
VIII	एफएम आई घटाव एफएम ई (VI) - (VII)	-29.17	-170.10	-183.08	-29.17	-167.71	-178.01
IX	अधिशेष / घाटा (V) + (VIII)	9399.91	9544.74	9816.81	10006.20	10213.66	10560.84
X	वर्षाकालाव हनु नियोजित पुंजी	678.03	835.14	1072.54	653.56	799.25	1029.75
	- व्यापार परिसर्पित्यो	630.57	776.69	997.46	588.21	719.32	926.78
	- व्यापार में संबंधित परिसर्पित्यो	47.46	58.45	75.08	45.75	55.95	72.08
	- सामाजिक ह्रासकार परिसर्पित्यो	0.00	0.00	0.00	19.61	23.98	30.89
XI	निर्धारित पुंजी पर प्रतिलाभ	103.90	127.98	164.35	97.96	119.79	154.34
	- व्यापार परिसर्पित्यो	100.89	124.27	159.59	94.11	115.09	148.28
	- व्यापार में संबंधित परिसर्पित्यो	3.01	3.71	4.77	3.84	4.70	6.05
	- सामाजिक ह्रासकार परिसर्पित्यो	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	समता उपयोगिता	52.33%	52.49%	53.44%	52.33%	52.49%	53.44%
XIII	समता उपयोगिता हनु समायोजित आर ओ सी ई	103.90	127.98	164.35	97.96	119.79	154.34
XIV	निवृत्त अधिशेष / (घाटा) (IX) - (XIII)	9296.01	9416.76	9652.46	9908.24	10093.87	10406.51
XV	प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में निवृत्त अधिशेष / (घाटा) (XIV/T * 100)	73.30%	71.72%	70.99%	78.13%	76.88%	76.54%
XVI	प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में औसत निवृत्त अधिशेष / (घाटा)	72.00%			77.18%		

## कोलकाता पतन न्यास

## दरों के पैमाने

## सामान्य

एस 1	संक्षिप्त शीर्षक का प्रारंभ
	इसके अंतर्गत निर्धारित स्केल ऑफ टर्न्स, बकाया और दर कोलकाता पतन न्यास के 'दरों के पैमाने' के नाम से जाना जाएगा और दरों के पैमाने के प्रावधान के तहत कोलकाता पतन न्यास द्वारा परिवर्तन को वसूला जाएगा।
एस 2	परिभाषा
	इन दरों के पैमाने में यदि विषय अन्यथा वांछित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी।
(i)	'मंडल' (बोर्ड) का वही अर्थ है जो महापतन न्यास अधिनियम, 1963 में दिया गया है।
(ii)	'तटीय पोत' का अर्थ वह पोत जो भारत के किसी पतन व स्थान से किसी अन्य पतन व स्थान के मध्य व्यापार में संपूर्ण रूप से संलग्न हो और जिसे सक्षम प्राधिकारी द्वारा वैध तटीय लाइसेंस जारी किया गया हो।
(iii)	'दिवस' का अर्थ कोलकाता गोदी प्रणाली के संदर्भ में वह अवधि जो सुबह 6.30 बजे से प्रारंभ होकर अगले दिन सुबह 6.30 बजे समाप्त होता है। हल्दिया गोदी परिसर के संदर्भ में 'दिवस' का अर्थ वह अवधि जो सुबह 6.00 बजे प्रारंभ होकर अगले दिन सुबह 6.00 बजे समाप्त होता है।
(iv)	'वितंबन' (डेमरेज) का अर्थ वह प्रभार जो पतन परिसर में दरों के पैमाने में निर्धारित निःशुल्क अवधि से अधिक भंडारण के लिए देय हो और माल के भंडारण के लिए लाइसेंस/लीज आधार पर एक पतन प्रयोक्त को आबंटित क्षेत्र पर भंडारित माल में शामिल नहीं होगा।
(v)	'विदेश गामी पोत' का अर्थ तटीय पोत, अंतर्देशीय पोत, बोट और फ्लैट के अतिरिक्त अन्य पोत।
(vi)	'पूर्ण कंटेनर भार' (एससीएल) का अर्थ होगा कंटेनर का एकल आयात/निर्यात माल धारिता।
(vii)	'हल्दिया गोदी परिसर' (एचडीसी) का अर्थ होगा हल्दिया पर स्थित तेल जेटियां, अन्य जेटियां, घाट और बर्थ तथा हल्दिया लंगरगाह पर रिवर मूरिंग।
(viii)	'जोखिमयुक्त' का अर्थ मंडल द्वारा समय-समय पर स्वीकार्य जोखिमयुक्त माल की सूची में जोखिमयुक्त के रूप में संवर्गीकृत माल है।
(ix)	'आईडब्ल्यूटी माल/आईडब्ल्यूटी कंटेनर' का अर्थ अंतर्देशीय जलपथ के मार्फत माल/कंटेनर वाहित अंतर्देशीय पोत/बार्ज/बोट, फ्लैट किंतु इसमें लाइटरज माल/कंटेनर शामिल नहीं होगा।
(x)	'अंतर्देशीय पोत' का अर्थ वह पोत जो अंतर्देशीय पोत अधिनियम 1917 के प्रावधान के तहत पंजीकृत है। नोट: अंतर्देशीय पोत पर लगाया गया प्रभार प्रोटोकाल के अंतर्गत बंगलादेश और केओपीटी के बीच नदी पथ से चलने वाली पोत पर भी लागू होंगे।
(xi)	'कोलकाता गोदी प्रणाली' (केडीएम) का अर्थ नेताजी सुभाष गोदी, खिदिरपुर गोदी, सैंडहेड्स, सागर, नदी लंगरगाह, नदी मूरिंग, बजबज पैरास्त्रियम घाट, अंतर्देशीय पोत घाट तथा केओपीटी के अन्य सभी स्थापना उनके अतिरिक्त जो विशेष रूप से हल्दिया गोदी परिसर के तहत है, को छोड़कर।
(xii)	'कोलकाता पतन न्यास' (केओपीटी) का अर्थ कारपोरेट व्यक्तित्व है और इसमें कोलकाता गोदी प्रणाली तथा हल्दिया गोदी परिसर शामिल होगा।

(xiii)	'कंटेनर भार से कम (एलसीएल) का अर्थ वह कंटेनर जो एक से अधिक आयात/निर्यात का माल धारित करता हो ।
(xiv)	'लाइटरेज माल'/'लाइटरेज कंटेनर' का अर्थ वह माल/कंटेनर जो छोटे पोतों/बार्जों से/में किसी नदी/नहर/गाह/नूरिंग/बर्धुअल जेटी/सैंडहेड्स पर विदेशगामी पोत/तटीय पोत पर रिक्त/भारित ।
(xv)	'माह' का अर्थ क्रमिक कैलेण्डर दिवस जिसमें अवकाश दिवस शामिल है यदि अन्यथा उल्लेखित न हो
(xvi)	'ऑन बोर्ड संचालन प्रभार' का अर्थ लोडिंग/अनलोडिंग परिचालन हेतु श्रमशक्ति की आपूर्ति के रूप में पतन द्वारा ऑन बोर्ड सेवाओं पर कार्य करने हेतु माल/सामग्री/वस्तु/पैकेज/कंटेनर पर प्रभार ।
(xvii)	'ऑवरलाइड डिस्चार्ज/शिपमेंट' का अर्थ डिस्चार्ज/शिपमेंट परिचालन के समय बंद के मार्फत बिना पोसिंग माल का पोत से/में अनलोडिंग/लोडिंग परिचालन ।
(xviii)	'ओवर डाइमेंसन्सल कंटेनर' का अर्थ माध्यम कंटेनरों के सामान्य आकार से अधिक बड़े कंटेनर और जैसे स्लीपिंग, रॉकेट, लिफ्टिंग बीम इत्यादि जिनके विशेष उपकरणों की आवश्यकता हो । क्षतिग्रस्त कंटेनर (कार्गो कास्टिंग समस्या वाले बक्से शामिल हैं) और लिफ्टिंग के लिए वांछित विशेष उपकरण कंटेनर को ओवर डाइमेंसन्सल कंटेनर के रूप में भी वर्गीकृत किया जाएगा ।
(xix)	'तट संचालन प्रभार' का अर्थ माल/सामग्री/वस्तु/पैकेज/कंटेनर पर वह प्रभार जो पोत द्वारा माल को हुक प्वाइंट से स्टैक प्वाइंट (जिसमें हुक प्वाइंट पर लोडिंग शामिल है), स्टैकिंग प्वाइंट पर उसे खाली करने और सुपुर्गों के लिए पारवर्ती लोडिंग और व्युत्क्रम के लिए माल के परिवहन हेतु उपकरण सहित/उपकरण के बगल श्रम की आपूर्ति के रूप में दिया गया तट सेवा और माल के वांछित प्रापण के मामले में वैगन टिप्पलर द्वारा वैगन के टिप्पलिंग हेतु प्रभार भी शामिल है ।
(xx)	'शट आउट' कार्गो का अर्थ पतन में पड़े निर्यात माल जो पोत पर ऑन बोर्ड शिफ्ट नहीं हुए जिसके लिए इसे पतन परिसर में प्राप्त किया गया ।
(xxi)	'टोइयू' का अर्थ कंटेनर का 20 फीट समतुल्य इकाई ।
(xxii)	'पोतांतरण' का अर्थ अन्य पतन/पतनों के गंतव्य के लिए एक समुद्रगामी पोत/बार्ज से अन्य समुद्रगामी पोत/बार्ज को माल/कंटेनर का स्थानांतरण ।
(xxiii)	'थार्फेज' का अर्थ सभी माल/कंटेनर जो पतन सीमा के अंतर्गत इतरा गया अथवा शिफ्ट या पोतांतरित किया गया, और पतन के छोड़ित लैण्डिंग स्टेज को आया अथवा के मार्फत पासिंग हुआ, जहाँ पोर्टरेज पतन द्वारा प्रदान किया गया हो अथवा नहीं या जहाँ आवश्यक, तट पर हुकिंग/अनहुकिंग परिचालन शामिल होगा अथवा नहीं, पर प्राप्य बेसिक बकाया ।
(xxiv)	'वीक' (सप्ताह) का अर्थ छुट्टी के दिन सहित 7(सात) लगातार कैलेण्डर दिवस ।

## एस.3

## निर्धारण का सामान्य सिद्धांत

- (i) प्रभार योग्य न्यूनतम भार/माप होगा । टन/1सीवीएम यद्यपि समग्र भार/माप । टन/1सीवीएम से कम हो सकता है । यदि प्रभार भार पर आधारित हो और समग्र भार 100 कि.ग्रा. के समान गुणन में नहीं हो तो उसे 100कि.ग्रा.म के उच्चतर गुणक में राउण्ड किया गया । जहां समग्र सीवीएम में दशमलव शामिल है तो उस 1सीवीएम के परवर्ती पूर्ण संख्या के रूप में रखा जाएगा ।
- (ii) भार के अतिरिक्त अवधि/इकाई हेतु प्रायोज्य दर उसके अवधि/इकाई के हिस्से पर लागू होगा ।

	(iii)	अन्यथा उल्लेखित न होने पर यदि पोत से/में माल/कंटेनर का लैण्डिंग/शिपमेंट के लिए पतन उपस्कर प्रयुक्त होता है अथवा पोत द्वारा अन्य उद्देश्य हेतु उपस्करण प्रभार अनुच्छेद 17.1 में निर्धारणानुसार पोत एजेंट/पोत स्वामी/आयातक/निर्यातक अथवा उनके एजेंट, चार्टर्ड पोतों के मामले में जैसा हो, वसूला जाएगा ।
	(iv)	माल संबंधित प्रभार माल के स्वामी अथवा उनके क्लीयरिंग व फारवार्डिंग एजेंट/संचालन एजेंट, प्रभारित किया जाएगा जहाँ अन्यथा उल्लेखित न हो अथवा उन मामले में शिपर्स/स्टीमर एजेंट ऐसे प्रभार आया करने के लिए तैयार हो ।
	(v)	<p>एफसीएल कंटेनर के मामले में, आईसीडी/सीमा-शुल्क अधिसूचित सीएफएस को छोड़कर, कंटेनर संबंधी प्रभार तथा कंटेनर कार्गो जिसमें बोर्ड पर (अगर कोई उपकरण हो तो उसके प्रयोग के लिए भी) शोर संचालन तथा उस पर भंडारण प्रभार शामिल हैं, की उगाही कार्गो के मालिक पर या उसके क्लीयरिंग व फारवार्डिंग एजेंट/संचालन एजेंट/मेन लाइन ऑपरेटर (एमएलओ) से इस प्रकार के प्रभारों की वसूली कर सकता है, अगर कंटेनर की सुपुर्दगी/शिपमेंट की व्यवस्था कर रहे आयातक/निर्यातक की अनुपस्थिति में कंटेनर एजेंट/मेन लाइन ऑपरेटर (एमएलओ) एफसीएल कंटेनर से माल उतारने हेतु आवेदन करता है ।</p> <p>एलसीएल कंटेनर के खाली कंटेनर तथा आईसीडी/सीमा शुल्क अधिसूचित सीएफएस से/तक कंटेनर संबंधी प्रभार तथा कंटेनर कार्गो जिसमें बोर्ड पर (अगर कोई उपकरण हो तो उसके प्रयोग के लिए भी) शोर संचालन तथा उस पर भंडारण प्रभार शामिल हैं, की उगाही कंटेनर एजेंट/मेन लाइन ऑपरेटर (एमएलओ) पर की जाएगी । तथापि, आईसीडी/सीमाशुल्क अधिसूचित सीएफएस से/तक कंटेनर के मामले में संबंधित सीएफएस/आईसीडी परिचालक भी पतन प्रभारों का भुगतान कर सकता है ।</p> <p>तथापि, कंटेनर से माल उतारने के बाद/अथवा माल भरने के पहले कार्गो संबंधी प्रभार, यदि कोई हो तो उसकी उगाही कार्गो के मालिक अथवा उसके क्लीयरिंग व फारवार्डिंग एजेंट/संचालन एजेंट पर की जाएगी ।</p>
	(vi)	(क) पोत संबंधी प्रभारों की उगाही जहाजों के मालिकों/स्टीमर एजेंटों पर की जाएगी । जहां कहीं भी दरों का यूएस डालर के रूप में नामकरण किया गया है, प्रभार की वसूली भारतीय रुपए में की जाएगी, ऐसा करते समय भारतीय रिजर्व बैंक की संदर्भ दर पर यूएस करेंसी को भारतीय रुप में बदलने के बाद किया जाएगा । पतन सीमा में पोत के प्रवेश की तारीख को इस प्रकार बदलने की तारीख समझा जाएगा ।
	(ख)	कंटेनर संबंधी प्रभार जिसका यूएस डालर के रूप में नामकरण किया गया, का संग्रहण भारतीय रिजर्व बैंक की संदर्भ दर पर भारतीय रुपयों के समकक्ष किया जाएगा, ऐसा पतन में आयात कंटेनरों के मामले में पोत के प्रवेश की तारीख पर प्रचालित, तथा निर्यात कंटेनरों के मामले में कंटेनरों के पहुंचने की तारीख पर प्रचालित ।
	(vii)	(क) सभी सामुद्रिक पोतों हेतु पोत संबंधी प्रभार अन्य पोतों हेतु अनुवर्ती प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होना चाहिए ।
	(ख)	सभी तटीय माल/ कंटेनर के लिए माल/कंटेनर संबंधी प्रभार थर्मल कोल पीओएल, कूड़ा आयात सहित, लौह अयस्क और आयरन पैलेट्स के अतिरिक्त सामान्य माल/कंटेनर संबंधित प्रभार के 60% से अधिक नहीं होना चाहिए ।
	(ग)	माल संबंधी प्रभार के मामले में, रियायती दर शिप-शोर स्थानांतरण और क्वे को/से स्टोरेज यार्ड वार्फेज सहित, के लिए संबद्ध सभी संचालन प्रभार पर प्रभारित होगा ।
	(घ)	कंटेनर संबंधित प्रभार के मामले में रियायत कम्पोजिट बॉक्स दर पर लागू है । जहाँ मदवार प्रभार वसूला जाता है वहाँ शिप-शोर स्थानांतरण और भंडारण यार्ड से/को क्वे से/को स्थानांतरण के साथ ही कार्गो और कंटेनर पर वार्फेज, के लिए सभी पर रियायत प्रभारित होगा ।



	(ड.)	इस रियायत के लिए, विदेशी पत्तन से माल/कंटेनर जो भारतीय पत्तन 'ए' पर पहुँचते हैं और परवर्ती भारतीय पत्तन 'बी' को पोतांतरित होते हैं वे भी अर्हता प्राप्त हैं क्योंकि इसके तटीय यात्रा के लिए प्रासंगिक हैं।  अन्य शब्दों में, तटीय यात्रा के लिए अनुमित पोत द्वारा भारतीय पत्तनों से/को माल/कंटेनर इस रियायत के योग्य होंगे।
	(घ)	तटीय माल/कंटेनर/पोत हेतु प्रभार डिमिनिश्ट किया जाएगा और भारतीय रुपयों में भी जाएगी।
(viii)		सभी मामलों में जहाँ प्रभार यूएस डालर में दर्ज होता है एकसचेंज दर प्रत्येक 30 दिन में एक बार समीक्षा की जाएगी यह पत्तन के अन्दर कंटेनर रखे जाने के भंडारण प्रभार के संदर्भ में प्रत्येक 30 दिन से अधिक के मामले में, मानी जाती है अथवा 30 दिन से अधिक पत्तन में ठहरने के लिए पोत पर संबंधित प्रभार के संदर्भ में लागू है। इन प्रकार के मामलों में, बिल का आधार समीक्षा के समय निहित उचित एकसचेंज दर के साथ प्रत्याशित होगा।
(ix)		नमूने, सूची-पत्र तथा अन्य वस्तुएँ जिनके लिए जहाज कम्पनियाँ कोरड भाड़ा नहीं देती हैं तथा जिन पर कोई भीमा-शुल्क नहीं देना पड़ता, राजनयिक डाक-थैले, कर्मियों का सामान तथा केओपीटी के व्यवहार हेतु सभी मालों पर सभी प्रकार के कार्गो संबंधित प्रभार में छूट दिया जाएगा।
(x)		केओपीटी जलयान/पोतों पर उठाए गए भंडार/रसद पर कोई प्रभार नहीं लिया जाएगा।
(xi)		पत्तन कर्मचारियों द्वारा जिन दिनों में हड़ताल किया जाएगा उन दिनों के दौरान माल नहीं पुराने पर कोई विलंब शुल्क नहीं लिया जाएगा, बशर्ते यह कि संबद्ध आयातक या उसके प्राधिकृत एजेंट हड़ताल शुरू होने से पहले ही पूरे डेलवरी-कागजात, सभी पत्तन प्रभार के भुगतान के पश्चात, दाखिल कर दें।
(xii)	(क)	बर्थ किराया का समय पोत के यात्रा शुरू होने की तैयारी का संकेत मिलने के समय से 4 घंटे पश्चात् समाप्त हो जाएगी। बर्थ किराया बंद होने की निर्धारित समय-सीमा से जहाज के अनुकूल ज्वार-भाटा की अवस्था तक प्रतीक्षा का समय या खराब मौसम के कारण रुकने का समय या रात्रि के नौवहन सुविधा के न होने के कारण रुकने का समय निकाल दिया जाएगा।
	(ख)	झूठा संकेत देने पर एक दिन के बर्थ-किराया के समान दण्ड स्वरूप किराया देना पड़ेगा।
(xiii)		विलंबित भुगतान/धन-वापसी पर ब्याज
	(क)	इस दर के पैमाने के अंतर्गत विलंबित भुगतान हेतु प्रयोक्ता को दण्डात्मक ब्याज देना होगा, इसी प्रकार विलंबित धन-वापसी के लिए केओपीटी को दण्डात्मक ब्याज देना होगा।
	(ख)	दण्डात्मक ब्याज का दर 14.25 % होगा। दण्डात्मक ब्याज का दर केओपीटी तथा पत्तन प्रयोक्ता दोनों पर लागू होगा।
	(ग)	सेवा पूरा हो जाने या प्रयोक्ता द्वारा सभी अपेक्षित कागजात दाखिल करने का समय से भी परवर्ती हो के केवल धन-वापसी में विलंब गिना जाएगा।
	(घ)	केओपीटी द्वारा बल देने की तारीख से केवल 10 दिन बाद यदि प्रयोक्ता द्वारा भुगतान न किया जाए तो विलंबित भुगतान माना जाएगा। परन्तु यह प्रावधान उन क्षेत्रों में लागू नहीं होगा जहाँ सेवाएँ प्राप्त करने से पहले ही/भुगतान किया जाना है/प्रमुख पत्तन अधिनियम में अनुबद्ध अनुसार पत्तन न्यास के संपत्ति के व्यवहार के क्षेत्र में/या जहाँ दरों के पैमाने में दिए शर्त अनुसार प्रभार का अग्रिम भुगतान करना निर्धारित है।
(xiv)		किसी कार्गो को 'अनिर्दिष्ट वर्ग' के अधीन वर्गीकृत करने से पहले या कार्गो किस वर्ग का है उसे निर्दिष्ट करने से पहले, यह जानने के लिए कि कहाँ कार्गो को अनुसूची में वर्णित किसी भी वर्ग में निर्दिष्ट किया जा सकता है, संबद्ध सीमा शुल्क वर्गीकरण को देखा जाए।
(xv)	(क)	सीमा शुल्क रूपांतरण आदेश के आधार पर भारतीय पताका-युक्त विदेश को जाने वाला पोत जिसके पास सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस है, उसे तटीय-यात्रा पोत में परिवर्तित किया जा सकता है।

	(घ)	विदेशी पताका-युक्त विदेश को जाने वाला विदेशी पोत को पोत-परिवहन-महा-निदेशालय द्वारा जारी किए गए तटीय-यात्रा आइसेस के आधार पर तटीय-यात्रा पोत में परिवर्तित किया जा सकता है।
	(ग)	समापित (डिडकटेड) भारतीय पोतों के लिए जिन्हें पोत परिवहन महाविदेशालय से तटीय आइसेस प्राप्त है, उष्ण और तटीय तटों के हकदार होने के लिए और कभी कामज की अपेक्षा नहीं होगी।
	(घ)	पोत संबंधित प्रश्नों को इसी के प्रयोजन के लिए सीमा शुल्क या पोत परिवहन निदेशालय द्वारा किए गए प्रस्तावों के तहत की जा सकें या 'विदेशगामी' के रूप में वर्गीकरण करने के लिए निर्धारित हुए होंगे और इस प्रयोजन के लिए कबों की प्रकृति या इसका उद्देश्य स्वतः, किसी प्रकार प्रासंगिक नहीं होगा।
	(ङ)	प्रकार लागू करने वाले पोतों की शिथिल (वर्गीकरण) के अनुसार उम्र पर लागू होने वाली सीमाएं पर लागू किया जाता है।
(XXV)		सभी प्रकार के पोतों की, जो कि संपूर्ण प्रसार की उगाही कन्साइलमेंट के तहत अपना काम कर रहे होंगे।
(XXVI)		प्रसार के लागू होने से, पोत परिवहन के मानक अंतर और अंतर, जटिल फंक्शन के समझने पर होंगे।
(XXVII)		केओपीटी की अपेक्षा प्रमाणित करने के लिए निर्धारित होने पर प्रयोगकर्ताओं को कोई प्रमाण दावा अपेक्षा की होगी।
(XXVIII)	(क)	जब भी दरों के अधिमान मान से सेवा/कार्यों हेतु विशिष्ट शुल्क-दर उपलब्ध नहीं हों, केओपीटी टीएएमपी की अधिमत जनता प्रस्तुत कर सकता है।
	(ख)	साथ ही साथ प्रमाणित करने के लिए प्रस्तावित दर की उगाही दर की अधिसूचना अतिम रूप से किए जाये तक तटीय आइसेस को जारी होंगे।
	(ग)	अंतरिम अधिमत में परिवर्तन की जाने वाली तथ्य दर व्युत्पन्न होगी जो कि तुलनात्मक सेवाओं/कार्यों हेतु तथ्य-आधारित शुल्क-दर पर आधारित होगी तथा इस पर एलन/टीएमपी के संबंधित प्रमाण कक्षाओं द्वारा प्रमाण सहमति होगी।
	(घ)	टीएएमपी द्वारा निर्धारित अंतरिम दर सम्बन्धित प्रमाणित रूप से प्रभावी होगी। तथ्य रूप से अपनाई गई अंतरिम दर प्रमाणित होगी अगर इसे अतिथय पाया जाय तो पूर्णभावी रूप से कुछ नियमन अधिमत होंगे।
(XXIX)	(क)	इस दरों के मान में निर्धारित दर सीलिंग स्तर पर है इसी प्रकार छूट तथा रियायत फ्लोर स्तर पर हैं। केओपीटी, अगर यह के निर्धारित दर प्रभावित कर सकता है तथा/या उच्चतर पर छूट तथा रियायत दे सकता है।
	(ख)	केओपीटी, अगर चाहे तो निर्धारित शर्तों की बुद्धिसंगत व्याख्या प्रस्तुत कर सकता है जो कि दरों के मान में निर्धारित दरों के उपयोग से नियमित होता है।
	(ग)	वर्तते कि केओपीटी का यह है कि जनता को ऐसी घटी हुई दरों की अधिसूचना कर दे तथा/अथवा ऐसी दरों के उपयोग में नियमित होता है जो शर्तों की बुद्धिसंगत व्याख्या प्रस्तुत करता है तथा ऐसी घटती हुई दरों के आग होने वाले परिवर्तनों की अधिसूचना जनता को करते रहे तथा/या ऐसी दरों के उपयोग को नियमित करने की शर्तों के अधिमत वशर्त कि निर्धारित नई दर टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक न हो।

## पार्ट - 1

## ब्रेक-बल्क तथा बल्क कार्गो

क्र.सं. 4	वार्फेज:	
क्र.सं.4.1	कोलकाता पतन न्यास के भीतर किसी था पर उतारे/जहाज से भेजे गए विदेशी माल पर वार्फेज की उगाही निम्नलिखित दरों पर की जाएगी, ऐसा जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट किया गया हो के अलावा होगा:-	
क्र सं.	विवरण	प्रति टन दर रूपयों में अथवा उसका हिस्सा (जब तक कि अन्य इकाई विनिर्दिष्ट की गई हो)
पाइपलाइन के माध्यम से संचालित तरल/गैस		
1.	क्रूड ऑयल	76.50
2.	पी ओएल/पीओएल उत्पाद सीबीएफएस अथवा अन्य कोई तरल/गैस जिसका फ्लैश प्वाइंट 23° से. (73.4° फा) तथा इससे अधिक हो तथा नीचे विनिर्दिष्ट न किया गया हो, जहाज का बंकर	76.50
3.	पीओएल/पीओएल उत्पाद अथवा अन्य कोई तरल/गैस जिसका फ्लैश प्वाइंट 23° से.(73.4° फा) से कम हो तथा ऊपर विनिर्दिष्ट न किया गया हो ;	112.50 85.50
1.	(क) प्रति वित्तीय वर्ष में 50000 टन तक परिमाण हेतु	
	(ख) प्रति वित्तीय वर्ष में 50000 टन के ऊपर संचालित क्रमशः वृद्धिगामी परिमाण पर	
	क्रूड ऑयल	
4.	एलपीजी; नैफ्था, बुटाडिन, बुटेन, बुटीन, बैजीन, पाई गैस, प्रोपेन, हेक्सेन तथा एन-हेक्सेन ;	85.50
5.	वनस्पति तेल	45.00
6.	सीरा	27.00
7.	एसिड, फैटी एसिड, खनिज तेल, टैलो, अल्कोहल	58.50
पाइप लाइन के माध्यम के अलावा संचालित तरल		
8.	जहाज के बंकर समेत सभी तरल	76.50
9.	निर्यात लौह अयस्क	38.88
10.	निर्यात थर्मल कोयला	43.74
11.	विनिर्दिष्ट नहीं किए गए कोयले के सभी प्रकार, उर्वरक; उर्वरक कच्चा माल; सोडा राख तथा अन्य सभी सूखे थोक	87.48
यांत्रिक प्रणाली के माध्यम के अलावा संचालित माल		
12.	नमक, फ्लाई ऐश	19.44
13.	लौह अयस्क, बालू ;	19.44
14.	लाइमस्टोन, चिदुमेन,पिंग आयरन, स्पाँज आयरन तथा अन्य फेरस धातु, सभी प्रकार के कोयले/कोक/अयस्क/अन्य सूखे कोक माल जो विनिर्दिष्ट न किया गया हो ।	38.88
15.	गेंहू, चावल, चीनी, दलहन, राईसीड, अनाज तथा उनके उत्पाद, बल्कर गेंहू,	48.60

	वर्जित सोया ब्लैंड, दूध पाउडर, सभी प्रकार के गेहूँ, सोडा (कॉस्टिक या ऐश), सोलेट, फ्लिंकर, न्यूज प्रिंट, जिप्सम, स्लैब	
7.8	विशेष	प्रति टन दर रूपों में अथवा इसका हिस्सा (जब तक कि अन्य इकाई विनिर्दिष्ट की गई हो)
16	पिन स्केल, मैग्नेसाइट, ग्रेनाइट, सभी प्रकार के ग्रेन, ऑयल केक, वोन व वोन मील, ब्रैन, काइबर त्रिक तथा अन्य निमानिया सामग्री, पाइका ब्लॉक/फ्लैक/स्पिटिंग/अपशिष्ट/कूड़ा- करकट/पावडर, जिक ल्यूमीनियम/ कॉपर/ लीड/ सी.आई.माल, रॉक फॉस्फेट, सल्फर तथा अन्य उर्वरक कच्चा माल तैयार उर्वरक, एम्बेल्ड पिच (कोल तार पिच सहित) की मिल्ली के अलावा सभी प्रकार की गैर फेरस सामग्री, सीड नार, काला कार्बन, जूट, गिनी, जूट उत्पाद/कूड़ा-करकट/कटिंग, हेम्प, सूत, खुल या धागा/ट्विस्ट/कूड़ा-करकट/कटिंग, अन्य वनस्पति रेशे, कच्ची ऊन, सिंथेटिक यार्न/फैब्रि, सूती टुकड़ों का माल, रूंदी कागज, लकड़ी का गुद्दा, प्लाई वुड, शेल्क, सीड लैक, ग्लान थ्रीड, कपास वेयर/उत्पाद, पोर्सलेन वेयर/उत्पाद हाइड्रम तथा स्किन, हॉजरी माल। कपड़ा, परीमर तथा बैग में अन्य रसायन, जहाज का स्टोर, इनेर्ज चमड़ा और इसके उत्पाद, एंजिन्स सामग्री, प्रजिक्ट उपकरण, मशीनरी तथा संग्रह	68.04
17	लोहा तथा इस्पात, पाइप तथा ट्यूब	58.32
18	गॉल, टम्बर, बेनीट	102.06 प्रति सीवीएम या उसका अंश
19	गार, गड्ड के टायर वाले कोई वाहन, कारों में चलाने उपकरण, भूमि संचलन उपकरण..	3888.00 प्रति युनिट
20	उपर्युक्त में उल्लेख के अलावा अन्य कोई कार्गो	200.00

विशेषी क्रम सं. 4.1, क्रम सं. 1(ख) तथा 3(ख) में विनिर्दिष्ट निम्नतर दर की स्वीकृति की जाएगी और यह वित्तीय वर्ष की समाप्ति के बाद  
आयुक्तकनिश्चित द्वारा किए गए दावे पर ही धन-वापसी द्वारा की जाएगी। प्रत्येक गोदी प्रणाली के लिए इसकी अलग-अलग गणना की  
जाएगी ऐसा करते समय दूसरी गोदी प्रणाली में संचालित परिमाण पर विचार नहीं किया जाएगा। किए गए दावे के साथ जो कुछ प्रस्तुत करता  
होता वह है परिमाण पोतवार संचालन तथा भुगतान के संबंध में।

क्र.4.2	केलकता पत्तन ग्यास के भीतर सामुद्रिक कार्गो के/किमी स्थान से उतरने/चलने पर घाट शुल्क की जहाँ अन्यथा विनिर्दिष्ट किया गया हो उसके अलावा निम्नलिखित दरों पर उम्मीदी की जाएगी:-	
उप.1	विशेष	दर रुपए प्रति टन या उसका अंश
1	कूड ऑयल, पीओएल तथा पीओएस उत्पाद, गैरज कोयला, लौह अयस्क तथा लौह अयस्क पेलेट्स	क्रम.4.1 में विनिर्दिष्ट विदेशी कार्गो हेतु दरों के समान
2	अन्य सभी कार्गो	क्रम.4.1 में विनिर्दिष्ट विदेशी कार्गो हेतु दरों के 60%
क्र.4.3	वर्ष पर संचालित दूसरे जहाज पर लादने वाले कार्गो हेतु अवतरण के लिए प्रयोज्य दर का 75% घाट शुल्क अदायगी योग्य होगा तथा अनुवर्ती शिपमेंट के लिए प्रयोज्य दर का 75% अदायगी योग्य होगा। प्रयोज्य दरें वही होंगी जो क्र. 4.1 अथवा क्र. 4.2 में विनिर्दिष्ट की गई हैं यह उम दात पर निर्धार करेगा क्रम सं. 2 के अंतर्गत दी गई परिभाषा के अनुसार डिम्बार्ज/शिपमेंट के समय यह विदेशी है या सामुद्रिक है।	
	मैंड्रेट/वास्तविक जेटी/किमी दूसरे जहाज पर लादने/उतारने में संचालित ट्रांसशिपमेंट कार्गो हेतु प्रति टन रु.19.44 या उसका अंश या घाट शुल्क की उम्मीदी की जाएगी भले ही कार्गो की प्रकृति व विवरण कैसा भी हो।	

क्र.4.4	सैंडहेड/वास्तविक जेटी/किसी दूसरे लंगरगाह प्वाइंट/मूरिंग में डिस्चार्ज किए गए कूड ऑयल/पीओएल/पीओएल उत्पाद हेतु, शिपमेंट के मामले में बर्थ पर या इसके विपरीत अनुवर्ती उतरने के लिए केवल एक संपूर्ण घाट शुल्क की उगाही की जाएगी, भले ही कार्गो परिचालन दोनों गोदी प्रणालियों पर किया जाता हो। ऐसे मामलों में प्रत्येक गोदी प्रणाली प्रयोज्य घाट शुल्क के 50% की उगाही करेंगी।																						
क्र.4.5	<p>सैंडहेड/वास्तविक जेटी/किसी दूसरे लंगरगाह प्वाइंट/मूरिंग में कार्गो के डिस्चार्ज/शिपमेंट हेतु क्र. 4. अथवा 4.2 में विनिर्दिष्ट के अनुरूप घाट शुल्क के 90% की उगाही, जहाँ जैसा मामला हों ऐसे प्वाइंट पर डिस्चार्ज/शिपमेंट हेतु की जाएगी।</p> <p>इसके साथ-साथ अगर कसी बर्थ/जेटी/पत्तन के घोषित आंतरिक पोत पर उतारने/चढ़ाने हेतु ऐसे कार्गो के साथ बार्ज/नौका/प्लैट या अन्य कोई पोत हो तो ऐसे डिस्चार्ज/शिपमेंट हेतु निम्नलिखित दरों पर घाट शुल्क की उगाही की जाएगी :</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>क्रम सं.</th><th colspan="2">परिचालन का स्थान</th><th>प्रति टन दर रुपये या उसका अंश</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td><td colspan="2">समुद्रगामी पोत के संचालन हेतु बर्थ/जेटी</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>क)</td><td>लौह अयस्क</td><td>4.86</td></tr> <tr> <td></td><td>ख)</td><td>अन्य सभी कार्गो</td><td>19.44</td></tr> <tr> <td>2.</td><td colspan="2">केओपीटी के घोषित इनलैंड वेसेल बार्ज</td><td>4.86</td></tr> </tbody> </table>			क्रम सं.	परिचालन का स्थान		प्रति टन दर रुपये या उसका अंश	1.	समुद्रगामी पोत के संचालन हेतु बर्थ/जेटी				क)	लौह अयस्क	4.86		ख)	अन्य सभी कार्गो	19.44	2.	केओपीटी के घोषित इनलैंड वेसेल बार्ज		4.86
क्रम सं.	परिचालन का स्थान		प्रति टन दर रुपये या उसका अंश																				
1.	समुद्रगामी पोत के संचालन हेतु बर्थ/जेटी																						
	क)	लौह अयस्क	4.86																				
	ख)	अन्य सभी कार्गो	19.44																				
2.	केओपीटी के घोषित इनलैंड वेसेल बार्ज		4.86																				
क्र.4.6	<p>आईडब्ल्यूटी पर पोर्ट के अपने कसी बर्थ/जेटी/घोषित इनलैंडवेसेल कार्गो पर चढ़ाने/उतारने वाले कार्गो पर घाट-शुल्क की वसूली निम्नलिखित दरों पर की जाएगी:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>क्रम सं.</th><th colspan="2">परिचालन का स्थान</th><th>प्रति टन दर रुपयों में अथवा उसका अंश (जब तक कि अन्यथा विनिर्दिष्ट न किया गया हो)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td><td colspan="2">समुद्रगामी पोत के संचालन हेतु बर्थ/जेटी</td><td>क्र.4.1 पर विनिर्दिष्ट घाट शुल्क का 50%</td></tr> <tr> <td>2.</td><td colspan="2">केओपीटी का घोषित इनलैंड वेसेल बार्ज</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>क)</td><td>फ्लाई ऐश</td><td>9.72</td></tr> <tr> <td></td><td>ख)</td><td>अन्य सभी कार्गो</td><td>19.44</td></tr> </tbody> </table>			क्रम सं.	परिचालन का स्थान		प्रति टन दर रुपयों में अथवा उसका अंश (जब तक कि अन्यथा विनिर्दिष्ट न किया गया हो)	1.	समुद्रगामी पोत के संचालन हेतु बर्थ/जेटी		क्र.4.1 पर विनिर्दिष्ट घाट शुल्क का 50%	2.	केओपीटी का घोषित इनलैंड वेसेल बार्ज				क)	फ्लाई ऐश	9.72		ख)	अन्य सभी कार्गो	19.44
क्रम सं.	परिचालन का स्थान		प्रति टन दर रुपयों में अथवा उसका अंश (जब तक कि अन्यथा विनिर्दिष्ट न किया गया हो)																				
1.	समुद्रगामी पोत के संचालन हेतु बर्थ/जेटी		क्र.4.1 पर विनिर्दिष्ट घाट शुल्क का 50%																				
2.	केओपीटी का घोषित इनलैंड वेसेल बार्ज																						
	क)	फ्लाई ऐश	9.72																				
	ख)	अन्य सभी कार्गो	19.44																				
क्र.4.7	जब तक कि अन्यथा विनिर्दिष्ट न किया गया हो दरों के इस मान में कार्गो परिचालन के लिए प्रत्येक गोदी प्रणाली द्वारा अपनी-अपनी प्रणालियों के भीतर घाट-शुल्क की उगाही की जाएगी।																						
क्र.4.8	<p>ऐसे बंद कार्गो/स्टॉक कार्गो जो पत्तन परिसर से वापस ले लिए गए हों, 50% घाट-शुल्क की अदायगी की जाएगी। इसके साथ-साथ कार्गो के संचालन हेतु अगर पत्तन द्वारा श्रमिक तथा/या उपकरणों की आपूर्ति की जाती है तो ऑन-बोर्ड संचालन प्रभार तथा/या शोर संचालन प्रभार की उगाही जैसा मामला हो उस अनुसार की जाएगी।</p> <p>अगर इसे अनुवर्ती समय पर पत्तन परिसर से हटाए बना चलाया जाएगा तो बंद कार्गो पर कोई अतिरिक्त घाट-शुल्क नहीं लगाया जाएगा।</p>																						
क्र.4.9	कुछ परिचालनगत कारण से अगर कोई कार्गो कसी पोत से उतारा जाता है जो कि उसी पोत द्वारा अनुवर्ती शिपमेंट के लिए उतारा जाता है तो प्रति टन रु. 97.20 की दर से या उसका आंशिक समेकित घाट-शुल्क की उगाही की जाएगी।																						
क्र.4.10	एचडीसी तथा केडीएस के बीच या कसी अन्य प्वाइंट से केडीएस/एचडीसी या इसके विपरीत तक पाइप लाइन से होते हुए तरल कार्गो के स्थानांतरण पर जहाँ यह स्थानांतरित किया जाए उस गोदी प्रणाली पर घाट शुल्क के 50% की उगाही की जाएगी।																						
5	बोर्ड पर संचालन प्रभार:																						
क्र.5.1	केओपीटी द्वारा श्रमशक्ति की आपूर्ति हेतु, बोर्ड पर विदेशी कार्गो के संचालन हेतु पोत/बार्ज के उतारने/चढ़ाने के परिचालन हेतु पोत एजेंटों या आयातकों/निर्यातकों या उनके क्लियरिंग फॉरवर्डिंग एजेंट/हैंडलिंग एजेंटों पर प्रभारों की उगाही निम्नलिखित दरों पर की जाएगी :																						
क्रम सं.	विवरण		प्रति टन दर रुपयों में अथवा उसका अंश, जब तक कि अन्य इकाई विनिर्दिष्ट न की गई हो																				

1	कोकिंग कोयला	26.46
2	ऐसी सभी प्रकार के कोयले, कोक तथा अयस्क, लाइमस्टोन, अन्य सूखे गोदी प्रभार जो कि विनिर्दिष्ट न किए गए हों और जो बैंब/मैग्नेट के प्रयोग द्वारा डिस्चार्ज/शिप न किए गए हों (उपर्युक्त क्रम सं. 1 पर विनिर्दिष्ट कार्गो के अलावा) ;	29.16
क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टन या उसका भाग, यदि अन्य इकाई निर्दिष्ट न हो - रुपए में
3	लोहा एवं स्टील, पाइप तथा ब्लूव	77.76
4	क्र.सं. 1,2,3,5 एवं 6 में विनिर्दिष्ट का छोड़कर अन्य सभी कार्गो	38.88
5	लॉग; टिम्बर; विनियर ;	24.30 प्रति सॉबोएम
6	कार, रबर टायरवाले अन्य वाहन, कार्गो अपसारक उपकरण या भू अपसारक उपकरण जब उन्हें स्लिंग की सहायता से वाहित/पोतवाहित किया गया हो।	48.60 प्रति युनोट
एस.5.2	बसल में / लाडिंग हेतु बजरे में/ अन्तर्लाडिंग कार्य हेतु क्रूड तैल, पीओएल एवं पीओएल उत्पाद, थर्मल कोल, लौह अयस्क एवं लौह अयस्क पेलेट्स को छोड़कर तटीय कार्गो के हैंडलिंग के लिए कैओपीटी द्वारा जनशक्ति की आपूर्ति के बसल एजेंट्स या नियोजित अथवा उसके क्लियरिंग फारवार्डिंग एजेंट से एस.5.1 में निर्दिष्ट दरों के 60% की दर पर प्रभार लिया जाएगा। क्रूड तैल, पीओएल एवं पीओएल उत्पाद, थर्मल कोल, लौह अयस्क एवं लौह अयस्क पेलेट्स के लिए दर विदेशी कार्गो की दर के समान होगी।	
सेक्शन 5 के लिए नोट :		
(i)	पाइपलाइन द्वारा या मेकनिकल प्रणाली से कार्गो के हैंडलिंग के लिए घाट किराया की वसूली किए जान की स्थिति में कोई ऑन बोर्ड कार्गो हैंडलिंग प्रभार नहीं लिया जाता है क्योंकि ऐसे वेमल के लिए कैओपीटी बोर्ड लेबर / उपकरण मुहैया नहीं कराना है।	
(ii)	घाट से नहीं गुजरत हुए ऑन बोर्ड कार्गो के लिए प्रयोज्य ऑन बोर्ड हैंडलिंग प्रभार का 1.5 गुणा प्रभार लिया जाएगा।	

एस.6	तटीय हैंडलिंग प्रभार :		
एस.6.1	विदेशी कार्गो को तटीय हैंडलिंग में एवं तदनु रूप निम्नलिखित सेवाओं के लिए एस.2 (xix) में 'तटीय हैंडलिंग चार्ज' के रूप यथानिर्दिष्ट दर पर प्रभार लिया जाएगा।		
क्र.सं.	विवरण	दर- प्रति टन या उसका अंश रुपए में	
		केवल श्रमिक	श्रमिक एवं उपकरण
1.	वेलबंद कार्गो या पैकेज (जो हैंडलिंग, यथावश्यक, हाथगाड़ी का उपयोग करने हुए पूर्णतः इसी क्षेत्र पर किया जाता है)	24.30	
2.	एच आर कॉयल्स; एच आर प्लेट्स, सी आर कॉयल्स, डब्ल्यू आर कॉयल्स, स्टील स्किड्स, स्टील विनियर, बंडल में स्टील शिट्स, लौह तथा स्टील स्लैब्स/बार्स/रोड्स/बायर्स (विद्युत रोधन रहित), लौह एवं स्टील एंगल्स, शेप्स एवं सेक्शंस ;  लौह एवं स्टील प्लेट्स/जॉयंट्स/ब्रैकेट्स/ गैल्स/ व्हील्स/ ब्लूव एवं पाइप/ ब्लूव एवं पाइप फिटिंग्स/ हास/ क्लिप्स/ शीट्स/ चैन या हिस्से/ चैनल्स/ राउंड्स/ हुक्स/ सट एवं बोल्ट; जीआई पाईप्स, जीआई वायर्स, पिग आयरन, कान्ट आयरन माल, पाइप एवं ब्लूव ;	19.44	116.64

3.	अन्य सभी ब्रेक बल्क कार्गो जिनके लिए अन्यथा दर निर्धारित नहीं की गई है - (प्रति पैकेज या इकाई वजन)		
i)	5 टन से कम तक	19.44	38.88
ii)	5 टन से 10 टन से कम तक	19.44	72.90
iii)	10 टन से 20 टन से कम तक	19.44	145.80
iv)	20 टन से 40 टन से कम तक	19.44	194.40
v)	40 टन एवं उससे अधिक	19.44	388.80
क्र.सं.	विवरण	दर- प्रति टन या उसका अंश रूप में	
		केवल श्रमिक	श्रमिक एवं उपकरण
4.	i) वैगन ट्रिप्लर द्वारा थर्मल कोल वैगन की ट्रिप्लिंग	43.74	
	ii) थर्मल कोल वैगन की मैनुअल अनलोडिंग -	29.16	
	iii) थर्मल कोल ( मेकनिकल पद्धति से भिन्न ) का अंतरण, अनलोडिंग पॉयंट से स्टैक पॉयंट , अनलोडिंग पॉयंट पर लोडिंग तथा स्टैक पॉयंट पर अनलोडिंग सहित ।	38.88	43.74
	iv) थर्मल कोल ( मेकनिकल पद्धति से भिन्न ) का अंतरण, स्टैक पॉयंट /अनलोडिंग पॉयंट से हुक पॉयंट , स्टैक पॉयंट/ अनलोडिंग पॉयंट पर लोडिंग एवं हुक पॉयंट तथा वेमल फिडिंग के लिए कार्गो के हिप्पिंग पर अनलोडिंग सहित ।	53.46	58.32
5.	i) वैगन ट्रिप्लर द्वारा लोह अयस्क वैगन की ट्रिप्लिंग	38.88	
	ii) लोह अयस्क वैगन की दस्ती अनलोडिंग	38.88	
	iii) लोह अयस्क ( मेकनिकल पद्धति से भिन्न ) का अंतरण, अनलोडिंग पॉयंट से स्टैक पॉयंट , अनलोडिंग पॉयंट पर लोडिंग तथा स्टैक पॉयंट पर अनलोडिंग सहित ।	43.74	48.60
	iv) लोह अयस्क ( मेकनिकल पद्धति से भिन्न ) का अंतरण, स्टैक पॉयंट /अनलोडिंग पॉयंट से हुक पॉयंट , स्टैक पॉयंट/ अनलोडिंग पॉयंट पर लोडिंग एवं हुक पॉयंट तथा वेमल फिडिंग के लिए कार्गो के हिप्पिंग पर अनलोडिंग सहित ।	53.46	63.18
6.	i) अन्य प्रकार के डाई बल्क कार्गो, जो ऊपर निर्दिष्ट नहीं किए गए हैं ( मेकनिकल पद्धति से लिए गए / शिप द्वारा लाए जानेवाले कार्गो से भिन्न )	68.04	87.48
	ii) अन्य प्रकार के डाई बल्क कार्गो, जो ऊपर निर्दिष्ट नहीं किए गए हैं ( मेकनिकल पद्धति से लिए गए / शिप द्वारा लाए जानेवाले कार्गो से भिन्न ), जब बर्थ में लाए गए कार्गो का उसी बर्थ में निर्दिष्ट भंडारण क्षेत्र से भिन्न किसी क्षेत्र में (डॉक के भीतर ) भंडारण किया जाता है या इसके विपरीत ; द्वितीय बार भारवाहन एवं/अथवा अतिरिक्त लोडिंग /अनलोडिंग की आवश्यकता नहीं हो ।	68.04	100.48
	नोट: यह दर केवल बर्थ सं. 2 से 8 तक के लिए प्रयोज्य है जब परिवहन के ओपीटी या उसकी ओर से कोई प्राइवेट पार्टी करती हो ।		
7.	लॉन्स; टिम्बर; विनियर	19.44 प्रति सोबीएम	38.88 प्रति सोबीएम

एस.6.2	कूड तैल, पीओएल एवं पीओएल उत्पाद, थर्मल कोल, लौह अयस्क एवं लौह अयस्क पेलेट्स को छोड़कर तटीय कार्गो के हैंडलिंग के लिए केओपीटी द्वारा उपकरण के बिना / उपकरण के साथ जनशक्ति की आपूर्ति के लिए एस.6.1 में निर्दिष्ट दरों के 60% की दर पर प्रभार लिया जाएगा। कूड तैल, पीओएल एवं पीओएल उत्पाद, थर्मल कोल, लौह अयस्क एवं लौह अयस्क पेलेट्स के लिए विदेशी कार्गो के समान दर होगी।
--------	---

**सेक्शन 6 के लिए नोट :**

i)	वैगन की ट्रिप्लिंग को छोड़कर तटीय हैंडलिंग के लिए थर्मिक / उपकरण की आपूर्ति करने / नहीं करने का अधिकार पोर्ट के लिए सुरक्षित है।
ii)	एस.6.1 के क्र.सं. 1,2,3 तथा 8 के मामले में, यदि पोर्ट एस.2 (xix) के अंतर्गत 'तटीय हैंडलिंग प्रभार' के रूप में परिभाषित सेवाओं में से केवल आंशिक रूप से सेवाएं मुहैया करवाता है तो निर्दिष्ट तटीय हैंडलिंग प्रभार का 50% प्रभारित किया जाएगा।
iii)	यदि पोर्ट एस.2 (xix) के अंतर्गत 'तटीय हैंडलिंग प्रभार' के रूप में परिभाषित सेवाओं में से कोई भी सेवा मुहैया नहीं करवाता है और पाइपलाइन के द्वारा हैंडलिंग के लिए घाट किराया वसूला जाता है तो कोई भी प्रभार नहीं लिया जाएगा।
iv)	पोर्ट के विकल्प के आधार पर थर्मल कोल वैगन के दस्ती अनलोडिंग और / अथवा थर्मल कोल के दस्ती लोडिंग के लिए, क्र.सं. 4 (ii), (iii) एवं (iv) के अंतर्गत निर्दिष्ट दर पर 30% की छूट की अनुमति दी जाएगी।

एस.7	<b>कार्गो पर विलंब शुल्क :</b>	
एस.7.1	आयात कार्गो (कंटेनरयुक्त कार्गो छोड़कर) पर विलंब शुल्क -रहित अवधि की छूट देने के बाद निम्नलिखित दर पर प्रभारित किया जाएगा :-	
क्र.सं.	विवरण	विलंब शुल्क रहित अवधि
1.	जोखिमी - 1 कार्गो	उतराई की वास्तविक तारीख
2.	क्र. सं. 1,3 एवं 4 में उल्लिखित को छोड़कर अन्य सभी कार्गो	वेसल / उतराई वाले कार्गो के वज्र की अंतिम उतराई के 3 दिन बाद।
3.	डीलिवरी के लिए पोर्ट के उपकरण का उपयोग करनेवाले गैर-जोखिमी कार्गो ; नेपाल और भूटान के लिए गैर-जोखिमी कार्गो ;	वेसल / उतराई वाले कार्गो के वज्र की अंतिम उतराई की तारीख से 6 दिन बाद।
4.	मिशनरीज ऑफ चैरिटी, भारत सवाश्रम संघ, रामकृष्ण मिशन, केयर, सीआरएस, डब्ल्यूएफपी जैसे एवं केन्द्र सरकार / राज्य सरकार तथा नेपाल, भूटान सरकार के सक्षम सरकारी प्राधिकारी या उनके स्थानीय कंसुलेट जनरल द्वारा प्रस्तुत प्रमाणपत्र के आधार पर कोलकाता पोर्ट ट्रस्ट द्वारा समय-समय पर स्वीकृत अन्य स्वयंसेवी / राहत संस्थाओं द्वारा आयात किए जानेवाले कार्गो।	वेसल / उतराई वाले कार्गो के वज्र की अंतिम उतराई की तारीख से 30 दिन बाद।

**सेक्शन 7 के लिए नोट :**

i)	क) अंतिम उतराई की तारीख (एलएलडी) वह तारीख है जिस दिन वेसल घाट पर अपना आख्यतित माल की उतराई का काम समाप्त करती है। ख) ओवर-साइड डिमार्च तथा एंकरेज/मूरिंग/ नावों/वज्रों/फ्लैट्स / अन्य किसी वेसल पर लदान के मामले में घाट पर ऐसे प्रत्येक नाव/वज्रा/फ्लैट/अन्य किसी वेसल में अनलोडिंग पूरा होने की तारीख उस विशेष नाव/वज्रा/फ्लैट/ वेसल द्वारा लाए गए कार्गो की एलएलडी होगी। ग) तथापि, वेसल से डिमार्च किए गए कार्गो के लिए, जब पोर्ट की ओर से बिना किसी गलती/ कारण से वेसल में 24 घंटे से अधिक समय के लिए कार्गो ऑपरेशन का काम नहीं हो रहा हो, केओपीटी अन्य कोई एलएलडी घोषित कर सकता है। ऐसे मामलों में वेसल के लिए एक से अधिक एलएलडी हो सकते हैं।
ii)	अनुमत लदाई-उतराई समय की गणना के लिए कस्टम द्वारा अधिसूचित छुट्टियां तथा केओपीटी के गैर-कार्य दिवसों को बाद दिया जाता है। यदि रविवार को कस्टम द्वारा अधिसूचित छुट्टी और केओपीटी का गैर-कार्य दिवस नहीं पड़ता है तो अनुमत लदाई-उतराई समय की गणना के लिए रविवार को बाद नहीं दिया जाता है। जब विलंब शुल्क लगना शुरू हो जाता है तो कस्टम द्वारा अधिसूचित छुट्टी और केओपीटी के गैर-कार्य दिवस के तहत कोई छूट नहीं दी जाती है।



एस.7.2	आयात कार्गो (लॉग, टिम्बर और विनियर को छोड़कर) पर विलंब शुल्क मुक्त अवधि के समाप्त होने पर निम्नलिखित दरों से विलंब शुल्क प्रभारित किया जाएगा :-		
क्र.सं.	कार्गो का प्रकार	दर - प्रति टन या उसका अंश प्रति दिन - रुपए में	
		पहले 15 दिनों के लिए	16वें दिन और उसके बाद
1.	जोखिमी-1	153.00 प्रति टन	180.00 प्रति टन
2.	अन्य सभी कार्गो	36.00 प्रति टन	54.00 प्रति टन

एस.7.3	आयातित लॉग, टिम्बर, विनियर पर विलंब शुल्क मुक्त अवधि के समाप्त होने पर निम्नलिखित दरों से विलंब शुल्क प्रभारित किया जाएगा :-			
क्र.सं.	कार्गो का प्रकार	दर - प्रति सीबीएम प्रतिदिन या उसका अंश - रुपए में		
		पहले 7 दिनों के लिए	8वां से 14वां दिन	15वां दिन और उससे आगे
1.	लॉग, टिम्बर, विनियर	5.40	10.80	16.20
एस.7.4	जोखिमी -1 का छोड़कर , निर्यात / स्टॉक कार्गो पर कोई विलंब शुल्क प्रभारित नहीं किया जाएगा यदि प्राप्ति के 30 दिन के भीतर कार्गो का लदान हो जाता है। तथापि, वैसे कार्गो पर 31वें दिन से, प्राप्ति की तारीख से लेकर लदान की तारीख तक के लिए रु.36 प्रति टन प्रति सप्ताह या उसके अंश की दर से विलंब शुल्क प्रभारित किया जाएगा ।			
एस.7.5	जोखिमी-1 काटि के निर्यात कार्गो केवल सीधी लदान के लिए स्वीकृत किए जाएंगे । यदि वैसे कार्गो का लदान प्राप्ति की तारीख को नहीं होता है , प्राप्ति की तारीख के अगले दिन से लदान के दिन या पोर्ट परिसर से हटा लिए जाने के दिन तक के लिए रु.153 प्रति टन प्रति सप्ताह या उसके अंश की दर से विलंब शुल्क प्रभारित किया जाएगा ।			
एस.7.6	जोखिमी - 1 कार्गो छोड़कर , शट आउट कार्गो/ स्टॉक पर कार्गो की प्राप्ति की तारीख से बिना लदान के पोर्ट परिसर से हटा लिए जाने के दिन तक के लिए रु.9 प्रति टन प्रति सप्ताह या उसके अंश की दर से विलंब शुल्क प्रभारित किया जाएगा । यदि शट आउट कार्गो का लदान परवर्ती वेसल द्वारा किया जाता है तो प्रावधान एस.7.4 लागू होगा ।			
एस.7.7	यदि कार्गो /पण्य बत्तोर गैर-आयात, गैर- निर्यात या गैर-स्टॉक शिपमेंट के लिए प्राप्त होता है तो कार्गो की प्राप्ति की तारीख से पोर्ट परिसर से हटा लिए जाने के दिन तक के लिए रु.36 प्रति टन प्रति सप्ताह या उसके अंश की दर से विलंब शुल्क प्रभारित किया जाएगा ।			
एस.7.8	अनक्लीयर्ड / कस्टम द्वारा जब्त किए गए कार्गो , नीलामी या टेंडर या निजी करार या अन्य किसी तरीके से बेचे गए कार्गो पर डीलिवरी के उपलब्ध होने के दिन के बाद 10 दिन के फ्री टाइम की स्वीकृति देकर एस.7.2 या एस.7.3 में यथानिर्दिष्ट दरों पर, जो भी स्थिति हो, विलंब शुल्क प्रभारित किया जाएगा ।			
एस.7.9	पोर्ट की तरफ से कोई कारण से कंओपीटी कार्गो की आपूर्ति करने में सक्षम नहीं हो तो उपभोक्ता द्वारा मांग किए जाने पर उतने दिनों के लिए कोई विलंब शुल्क प्रभारित नहीं किया जाएगा ।			

एस.8	<b>परिवहन :</b>		
एस.8.1	यदि कंओपीटी एस.2 (xix) के 'तृतीय हैंडलिंग प्रभार' के अंतर्गत नहीं आनेवाले कार्गो के परिवहन (लोडिंग एवं/अथवा अनलोडिंग छोड़कर) की जिम्मेदारी लेता है तो कार्गो पर निम्नलिखित दरों पर प्रभार लिए जाएंगे :-		
क्र.सं.	विवरण	दर - प्रति टन या उसका अंश - रुपए में	
1.	केडीएस के एक डॉक के अंदर या डॉक के एचडीसी के भीतरी अंचल में	34.02	
2.	कोलकाता डॉक प्रणाली के अंतर्गत एक डॉक के एनक्लोजर से केडीएस के दूसरे डॉक के एनक्लोजर तक	48.60	

एस.9	<b>लोडिंग/अनलोडिंग/ रि-स्टैकिंग प्रभार</b>		
एस.9.1	यदि कंओपीटी एस.2(xix) के 'तृतीय हैंडलिंग प्रभार' के अंतर्गत कवर नहीं किए गए लोडिंग/अनलोडिंग/ रि-स्टैकिंग की जिम्मेदारी लेता है तो कार्गो पर निम्नलिखित प्रभार लिए जाएंगे :-		
क्र.सं.	विवरण	दर - प्रति टन या उसका अंश - रुपए में	
1.	1 टन से कम वजन का सामान / पैकेज	19.44	
2.	1 टन या उससे अधिक लेकिन 10 टन से कम वजन का सामान /	38.88	

	पैकेज	
3.	10 टन या उससे अधिक लेकिन 20 टन से कम वजन का सामान / पैकेज	48.60
4.	20 टन या उससे अधिक लेकिन 40 टन से कम वजन का सामान / पैकेज	97.20
5.	40 टन या उससे अधिक वजन का सामान / पैकेज	243.00

एस.10	<b>छूट:</b>		
एस.10.1	एच डी सी में , निम्नलिखित मामलों में घाट किराया में छूट दी जाएगी :-		
	(क)	यदि वेसल एचडीसी में एक कॉल में 25000 टन से अधिक कोकिंग कोल/लाइमस्टोन/ फर्टिलाइजर/ फर्टिलाइजर के कच्चे माल का डिमचार्ज करता है तो 25000 टन में अधिक मात्रा के लिए घाट किराया में 10% की छूट दी जाएगी।	
	(ख)	एचडीसी में एक कॉल में वेसल 25000 टन थर्मल कोल लोड करता है तो 25000 टन से अधिक मात्रा के लिए घाट किराया में 10% की छूट दी जाएगी।	
एस.10.2	केडीएस में आयातक/निर्यातक को उनके द्वारा केडीएस के माध्यम से हैंडल किए गए कार्गो के आधार पर एक वित्तीय वर्ष के दौरान निम्नलिखित रूप से घाट किराए पर छूट दी जाएगी।		
क्र.सं.	कार्गो का प्रकार	हैंडल किया गया टनेज	प्रयोज्य घाट किराए पर छूट की प्रमाणा
(क).	कोकिंग कोल, चीनी, दाल, गेहूँ , चावल, जूट एवं जूट उत्पाद, लोहा एवं स्टील, , लौंग, सल्फर , रॉक फॉस्फेट, तैयार उर्वरक, वनस्पति तैल, सी आई माल, एलपीजी	75000 टन तक 75001 से 100000 टन 100000 टन से ऊपर	शून्य 10% 15%
(ख).	कूड ऑयल, पीओएल एवं इसके उत्पाद	4000000 टन तक 4000001 से 7500000 टन 7500000 टन से ऊपर	शून्य 10% 15%
नोट: उपर्युक्त छूट निर्यातक / आयातक द्वारा वर्ष भर में उनकी उपलब्धि के साक्ष्य स्वरूप कागजात जमा किए जाने पर प्रत्येक वित्तीय वर्ष (यानी 1ली अप्रैल से 31 मार्च) के अंत में घाट किराए की वापसी के रूप में दी जाएगी।			

## भाग - II

## कंटेनर एवं कंटेनराइज्ड कार्गो पर प्रभार

एस.11	कंटेनर के लिए कम्पोजिट बॉक्स दर				
एस.11.1	घाट किराया तथा जहाज से तट तक अंतरण हेतु, बर्थ से यार्ड तक अंतरण, यार्ड पर उठाई एवं डीलिवरी के लिए अंतिम उठाई या इसके विपरीत हेतु मूल कंटेनर हैंडलिंग प्रभार को कवर करते हुए कंटेनर (निर्दिष्ट आईसीडी में भिन्न) के लिए कम्पोजिट बॉक्स-दर निम्नप्रकार होगी :-				
	क्र.सं.	कोटि	दर प्रति टीईयू - रु. में		
			केडीएस		एचडीसी
			विदेशी	तटीय	विदेशी
					तटीय
	1.	लोड कंटेनर - अत्यंत बड़े आकार वाले कंटेनर को छोड़कर	4082.40	2449.44	3589.92
					2153.95
	2.	अत्यंत बड़े आकार वाले लोड कंटेनर	5103.00	3061.80	4487.40
					2692.44
	3.	खाली कंटेनर	1622.16	973.29	1888.92
					1133.35

एस.11.2	घाट किराया तथा जहाज से तट तक अंतरण हेतु, बर्थ से यार्ड तक अंतरण , यार्ड पर उठाई एवं डीलिवरी के लिए अंतिम उठाई या इसके विपरीत हेतु मूल कंटेनर हैंडलिंग प्रभार को कवर करते हुए सभी आईसीडी कंटेनर ( काशीपुर आईसीडी कंटेनर को छोड़कर) के लिए कम्पोजिट बॉक्स-दर निम्नप्रकार होगी :-					
	क्र.सं.	कोटि	दर प्रति टीईयू - रु. में			
			केडीएस		एचडीसी	
			विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
	1.	लोड कंटेनर - अत्यंत बड़े आकार वाले कंटेनर को छोड़कर	3082.40	1849.44	2589.92	1553.95
2.	अत्यंत बड़े आकार वाले लोड कंटेनर	3853.00	2311.80	3237.40	1942.44	
एस.11.3	घाट किराया तथा जहाज से तट तक अंतरण हेतु, बर्थ से यार्ड तक अंतरण , यार्ड पर उठाई एवं डीलिवरी के लिए अंतिम उठाई या इसके विपरीत हेतु मूल कंटेनर हैंडलिंग प्रभार को कवर करते हुए सभी आईडब्ल्यूटी कंटेनर, आईडब्ल्यूटी के माध्यम से बांगला देश जाते हुए कंटेनर सहित , के लिए कम्पोजिट बॉक्स-दर निम्नप्रकार होगी :-					
	क्रम सं..	संवर्ग	प्रति टीईयू दर रुपया में			
	1.	निर्धारित आकार से बड़े कंटेनरों को छोड़कर भरे हुए कंटेनर	1864.62			
	2.	निर्धारित आकार से बड़े भरे हुए सभी कंटेनर	2330.78			
	3.	खाली कंटेनर	1281.42			
एस.12	छूट :					
एस.12.1	संमिश्र बॉक्स दर के अंतर्गत पड़नेवाली कंटेनर लदाई-उतराई की कोई भी एक मूल सेवा पतन द्वारा मुहैया न कराए जाने की अवस्था में पोत से तट पर स्थानांतरण हेतु पोत के क्रेन के उपयोग, बर्थ और यार्ड के बीच लाने-ले जाने के लिए पार्टी द्वारा किराए पर लिए गए ट्रेलर के उपयोग, यार्ड से उठाने और डिलेवरी के लिए यार्ड में रखने हेतु या विलोमतः पार्टी द्वारा किराए पर लिए गए उपस्कर के उपयोग के लिए विदेशी कंटेनरों की संमिश्र बॉक्स दर पर निम्नलिखित दरों की छूट की अनुमति दी जाएगी:					
	सेवा का प्रकार		प्रति टीईयू रुपये में छूट की दर			
			केडीएस		एचडीसी	
			लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
			(क)	पोत के क्रेन द्वारा पोत से तट पर स्थानांतरण के लिए ।	680.40	259.55
	(ख)	पार्टी द्वारा किराए पर लिए गए ट्रेलर द्वारा बर्थ और यार्ड के बीच लाने-ले जाने के लिए ।	104.33	74.62	91.72	86.89
	(ग)	पार्टी द्वारा किराए पर लिए गए उपस्कर द्वारा उतराई/लदाई की प्रक्रिया के दौरान यार्ड में उतारने/चढ़ाने के लिए ।	158.76	81.11	139.61	94.45
(द)	पार्टी द्वारा किराए पर लिए गए उपस्कर द्वारा सुपुर्दगी/प्राप्ति के दौरान यार्ड में उतारने/चढ़ाने के लिए ।	181.44	97.33	159.55	113.34	
एस.11 एवं 12 खंडों हेतु टिप्पणी						
(i)	नेपाल और भूटान को भेजे जानेवाले माल के आयात कंटेनर के मामले में क्र.11.1 एवं क्र.11.2 में विनिर्दिष्ट कंटेनर के लिए संमिश्र बॉक्स-दर पर 10% छूट की अनुमति दी जाएगी ।					
(ii)	यदि शटआउट निर्यात लोड्स कंटेनर या पोत पर ले जाए जाने की जगह पोततटदान कागजात बगैर प्राप्त कंटेनर की डिलेवरी ली जाती है तो, प्रदान न की गई सेवा के लिए एस. 12 के अंतर्गत दी जानेवाली छूट की अनुमति दी जाएगी जो उपर्युक्त निर्दिष्ट कुल संमिश्र बॉक्स दरों का अधिकतम 60% होगी ।					
(iii)	यदि कंटेनर में रखा गया निर्यात माल निकाला जाता है और ब्रेक-बल्क के रूप में उसकी डिलेवरी ली जाती है तो एस. 4 में विनिर्दिष्ट जहाज घाट शुल्क का 50% लिया जाएगा । इसके अतिरिक्त उक्त माल और कंटेनर के लिए वास्तविक रूप में किए गए परिचालन के लिए उक्त कंटेनर पर अन्य सभी प्रभार लगाए जाएंगे ।					

(iv)	लंगरगाह आगम और उसके उपरान्त कंटेनरों की डॉक पर उतराई या चढ़ाई के लिए एस. 11.1 और एस. 11.2 में विनिर्दिष्ट समिश्र बॉक्स दर केवल एक बार ली जाएगी ।					
(v)	तटीय कंटेनरों के मामले में विदेशी कंटेनरों के लिए छूट की दर एस. 12.1 में विनिर्दिष्ट दरों का 60% होगी ।					
एस.13	कंटेनर के पोतांतरण हेतु प्रभार					
एस.13.1	सामान्य पोतांतरण कंटेनर के मामले में निम्नलिखित दरों पर समेकित प्रभार लिया जाएगा :					
	क्रम सं.	विवरण	केडीएस		एचडीसी	
			भरा हुआ (रु. प्रति टीईयू)	खाली (रु. प्रति टीईयू)	भरा हुआ (रु. प्रति टीईयू)	खाली (रु. प्रति टीईयू)
	1.	पोतांतरण दरें, यदि दोनों लेग विदेशी हों	5883.03	2191.86	5144.31	2592.81
	2.	पोतांतरण दरें, यदि दोनों लेग तटीय हों	3592.82	1315.12	3086.59	1555.69
	3.	पोतांतरण दरें, यदि एक लेग विदेशी और दूसरा तटीय हो	4706.42	1753.49	4115.45	2074.25
टिप्पणी:	(i). उपर्युक्त दरों में जहाज घाट शुल्क, पोत से तट पर स्थानांतरण, यार्ड में उतराई सहित जहाज घाट से कंटेनर यार्ड तक परिवहन तथा इसके अनंतर यार्ड में चढ़ाने सहित कंटेनर यार्ड से घाट तथा तट से पोत पर स्थानांतरण शामिल है ।					
	(ii). यदि पतन द्वारा इनमें से कोई सेवा मुहैया नहीं कराई जाती है तो एस. 12.1 में निर्दिष्ट छूट की दर का 75% अनुमत होगा ।					

एस.14	कंटेनर/कंटेनर पोत को दी गई विविध सेवाओं के लिए प्रभार	
एस.14.1	एस.11, एस. 12 एवं एस. 13 के अंतर्गत शामिल न की गई सेवाओं के लिए भरे/खाली कंटेनर पर निम्नलिखित दरों पर विविध प्रभार लिए जाएंगे :-	
क्रम सं.	सेवाएँ	प्रति टीईयू रु. में दर
1.	कंटेनरों को पोत पर ले जाना i) की हेड के माध्यम से ii) जहाँ पतन के मजदूर नियोजित हों, वहाँ बगैर की हेड के माध्यम से टिप्पणी: पतन उपस्कर के उपयोग के लिए क्रम सं. 5 और 8 में निर्दिष्ट, यथास्थिति, अतिरिक्त प्रभार लिया जाएगा	680.40
2.	परिवहन/परिचालन हेतु पतन ट्रेलर द्वारा कंटेनर का स्थानांतरण एस. 11 और एस. 12 के अंतर्गत किसी प्रभार में शामिल नहीं है -	
	क) एक ही बर्थ/यार्ड के भीतर	291.60
	ख) दो बर्थों/यार्डों के बीच	388.80
3.	रीफर कंटेनर को बिजली की आपूर्ति	प्रति 4 घंटे या उसके भाग के लिए 145.80
4.	ट्रेलर/वैन से/में उठाने/रखने या पतन उपस्कर द्वारा रिस्टैकिंग (ट्रेलर द्वारा परिवहन न किया जाना) एस. 11 और एस. 12 में वर्णित सेवाओं या एस. 13 के अंतर्गत अन्य किसी सेवा में शामिल नहीं है।	349.92
5.	एस. 14.1 की क्रम सं.-1 में शामिल किसी भी सेवा के लिए पतन उपस्कर (मोबाइल हावर क्रेन/रेल माउंटेड की क्रेन को छोड़कर) का उपयोग	466.56
6.	स्टफिंग/डि-स्टफिंग: (i) जहाँ कंटेनर का भीतरी एवं बाहरी परिचालन पतन द्वारा किया जाता है:- (क) जहाँ सीडीबीएल गैंग को बुक करना अपेक्षित है। (ख) जहाँ सीडीबीएल गैंग को बुक करना अपेक्षित न हो तथा भीतरी और बाहरी परिचालन पतन मजदूरों द्वारा किया जाता है। (ii). जहाँ कंटेनर का भीतरी एवं बाहरी परिचालन पतन के अतिरिक्त एजेंसियों द्वारा किया जाता है:-	2916.00 291.60 972.00

	(क) कंटेनर के बाहर का परिचालन पतन द्वारा किया जाता है । (ख) कंटेनर के बाहर का परिचालन पतन के अतिरिक्त एजेंसियों द्वारा किया जाता है ।	121.50 145.80
	(iii). जहाँ केवल कंटेनर का भीतरी परिचालन पतन द्वारा किया जाता है और किसी सीडीवीएल गैंग का उपयोग नहीं किया जाता ।	
7.	अन्य प्रभारों के अतिरिक्त खतरनाक-1 माल से भरे कंटेनर को फायरमैन का नियोजन करने सहित सेवाएँ प्रदान करने हेतु ।	972.00
8.	एस.11 और एस. 13 के अंतर्गत शामिल सेवाओं के अतिरिक्त अन्य किसी परिचालन के लिए रेल माउंटेड की क्रेन (आरएमक्यूसी)/मोबाइल हार्बर क्रेन (एमएचसी) का उपयोग ।	810.00
9.	हैच कवर खोलने तथा उसे प्रतिस्थापित करने के लिए मोबाइल हार्बर क्रेन (एमएचसी)/रेल माउंटेड की क्रेन (आरएमक्यूसी)/अन्य किसी पतन उपस्कर का उपयोग ।	2160.00

## खंड 11, 12, 13 &amp; 14 के लिए टिप्पणी

i)	20' से अधिक से लेकर 40' तक लंबे कंटेनरों की लदाई-उतराई के लिए प्रभार/छूट एस. 11, एस. 12, एस. 13 एवं एस. 14 में विनिर्दिष्ट दरों का 1.5 गुना होगी । 40' से ऊपर के कंटेनरों की लदाई-उतराई के लिए प्रभार/छूट एस. 11, एस. 12, एस. 13 एवं एस. 14 में विनिर्दिष्ट दरों का 2 गुना होगी ।																					
ii)	एस. 11.2 में विनिर्दिष्ट दरें आईसीडीएस के अतिरिक्त रेलवे द्वारा गंतव्य से/तक ले जानेवाले कंटेनरों, जो केओपीटी के माध्यम से उत्तारे/भेजे जाते हैं, पर लागू होगी ।																					
iii)	यदि केवल एक परिचालन किया जाता है तो एस. 14 की क्रम सं.9 में विनिर्दिष्ट हैच कवर हैंडलिंग प्रभार दरों का आधा प्रभारित किया जाएगा ।																					
एस.15	कंटेनर और कंटेनर में रखे गए माल पर भंडारण प्रभार ।																					
एस.15.1	एस.16.2, एस.16.3, एस.16.5 और एस.16.6 में निर्दिष्ट के अतिरिक्त भरे हुए आयात कंटेनर पर निम्नलिखित दर पर भंडारण प्रभार लिया जाएगा :-																					
	<table><tr><th>अवधि</th><th>प्रतिदिन या उसके अंश पर प्रति टीईयू अमरीकी \$</th><th>प्रतिदिन या उसके अंश पर प्रति टीईयू रु. में तटीय दरें</th></tr><tr><td>उतराई के दिन के बाद के प्रथम 3 दिन</td><td>निःशुल्क</td><td>निःशुल्क</td></tr><tr><td>4<sup>थ</sup> दिन से 9<sup>थ</sup> दिन तक</td><td>2.25</td><td>100.39</td></tr><tr><td>10<sup>थ</sup> दिन से 15<sup>थ</sup> दिन तक</td><td>4.50</td><td>200.79</td></tr><tr><td>16<sup>थ</sup> दिन से 20<sup>थ</sup> दिन तक</td><td>6.75</td><td>301.18</td></tr><tr><td>21<sup>थ</sup> दिन से 30<sup>थ</sup> दिन तक</td><td>13.50</td><td>602.37</td></tr><tr><td>31<sup>थ</sup> दिन तथा उससे आगे</td><td>27.00</td><td>1204.74</td></tr></table>	अवधि	प्रतिदिन या उसके अंश पर प्रति टीईयू अमरीकी \$	प्रतिदिन या उसके अंश पर प्रति टीईयू रु. में तटीय दरें	उतराई के दिन के बाद के प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	4 <sup>थ</sup> दिन से 9 <sup>थ</sup> दिन तक	2.25	100.39	10 <sup>थ</sup> दिन से 15 <sup>थ</sup> दिन तक	4.50	200.79	16 <sup>थ</sup> दिन से 20 <sup>थ</sup> दिन तक	6.75	301.18	21 <sup>थ</sup> दिन से 30 <sup>थ</sup> दिन तक	13.50	602.37	31 <sup>थ</sup> दिन तथा उससे आगे	27.00	1204.74
अवधि	प्रतिदिन या उसके अंश पर प्रति टीईयू अमरीकी \$	प्रतिदिन या उसके अंश पर प्रति टीईयू रु. में तटीय दरें																				
उतराई के दिन के बाद के प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क																				
4 <sup>थ</sup> दिन से 9 <sup>थ</sup> दिन तक	2.25	100.39																				
10 <sup>थ</sup> दिन से 15 <sup>थ</sup> दिन तक	4.50	200.79																				
16 <sup>थ</sup> दिन से 20 <sup>थ</sup> दिन तक	6.75	301.18																				
21 <sup>थ</sup> दिन से 30 <sup>थ</sup> दिन तक	13.50	602.37																				
31 <sup>थ</sup> दिन तथा उससे आगे	27.00	1204.74																				

एस.15.2	मिशनिरीज ऑफ चैरिटी, रामकृष्ण मिशन और भारत सेवाश्रम संघ को छोड़कर राहत सामग्री के भरे हुए आयात कंटेनर पर निम्नलिखित दरों पर भंडारण प्रभार लिया जाएगा :-		
	अवधि	प्रतिदिन या उसके अंश पर प्रति टीईयू अमरीकी \$	प्रतिदिन या उसके अंश पर प्रति टीईयू रु. में तटीय दरें
	उतराई के बाद के प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क
	4 <sup>थ</sup> दिन से 9 <sup>थ</sup> दिन तक	2.25	100.39
	10 <sup>थ</sup> दिन से 15 <sup>थ</sup> दिन तक	4.50	200.79
	16 <sup>थ</sup> दिन से 20 <sup>थ</sup> दिन तक	5.40	240.95
	21 <sup>थ</sup> दिन से 30 <sup>थ</sup> दिन तक	6.75	301.18
	31 <sup>थ</sup> दिन तथा उससे आगे	9.00	401.58
	टिप्पणी : एस. 16.2 के प्रयोजनार्थ राहत सामग्री का आशय केंद्र सरकार/राज्य सरकार या नेपाल/भूटान सरकार या उनके स्थानीय कौंसल जनरल के उपयुक्त सरकारी प्राधिकारी के प्रमाणीकरण के आधार पर कोलकाता पतन न्यास द्वारा समय-समय पर स्वीकार्य सीएआरई, सीआरएस, डब्ल्यूएफपी तथा अन्य जैसे स्वैच्छिक/राहत संगठनों द्वारा आयात किए गए जहाजी माल से है ।		
एस.15.3	मिशनिरीज ऑफ चैरिटी, रामकृष्ण मिशन और भारत सेवाश्रम संघ के लिए राहत सामग्री के भरे हुए आयात कंटेनर पर निम्नलिखित दरों पर भंडारण प्रभार लिया जाएगा :-		
	अवधि	प्रतिदिन या उसके अंश पर प्रति	प्रतिदिन या उसके अंश पर प्रति टीईयू रु. में

	टीईयू अमरीकी \$	तटीय दर
उतराई के बाद के प्रथम 30 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क
31 <sup>व</sup> दिन तथा उससे आगे	9.00	401.58

एस.15.4	आईसीडी कंटेनरों को छोड़कर भरे हुए निर्यात/स्टॉक कंटेनरों पर (काशीपुर के तथा खतरनाक-1 माल से भरे कंटेनर के अतिरिक्त) निम्नलिखित दरों पर भंडारण प्रभार लिया जाएगा :-		
	अवधि	प्रतिदिन या उसके अंश पर प्रति टीईयू अमरीकी \$	प्रतिदिन या उसके अंश पर प्रति टीईयू रु. में तटीय दर
	प्राप्ति/स्टफिंग के बाद के प्रथम 10 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क
	11 <sup>व</sup> दिन से 15 <sup>व</sup> दिन तक	2.25	100.39
	16 <sup>व</sup> दिन तथा उससे आगे	3.15	140.55

एस.15.5	काशीपुर के लिए तथा खतरनाक-1 माल से भरे कंटेनर को छोड़कर भरे हुए आयात/निर्यात आईसीडी कंटेनरों पर निम्नलिखित दरों पर भंडारण प्रभार लिया जाएगा :-		
	अवधि	प्रतिदिन या उसके अंश पर प्रति टीईयू अमरीकी \$	प्रतिदिन या उसके अंश पर प्रति टीईयू रु. में तटीय दर
	उतराई के बाद के प्रथम 20 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क
	21 <sup>व</sup> दिन से 30 <sup>व</sup> दिन तक	2.25	100.39
	31 <sup>व</sup> दिन तथा उससे आगे	4.50	200.79

एस.15.6	खतरनाक-1 माल से भरे आयात/निर्यात/पोतांतरण कंटेनर पर निम्नलिखित दरों पर भंडारण प्रभार लिया जाएगा :-		
	अवधि	प्रतिदिन या उसके अंश पर प्रति टीईयू अमरीकी \$	प्रतिदिन या उसके अंश पर प्रति टीईयू रु. में तटीय दर
	वास्तविक उतराई/प्राप्ति का पहला दिन	निःशुल्क	निःशुल्क
	2 <sup>व</sup> दिन से 9 <sup>व</sup> दिन तक	2.8125	125.48
	10 <sup>व</sup> दिन से 15 <sup>व</sup> दिन तक	5.625	250.98
	16 <sup>व</sup> दिन से 20 <sup>व</sup> दिन तक	8.4375	376.47
	21 <sup>व</sup> दिन से 30 <sup>व</sup> दिन तक	16.875	752.96
	31 <sup>व</sup> दिन तथा उससे आगे	33.75	1505.92

एस.15.7	खाली कंटेनरों पर निम्नलिखित दरों पर भंडारण प्रभार लिया जाएगा :-		
	अवधि	प्रतिदिन या उसके अंश पर प्रति टीईयू अमरीकी \$	प्रतिदिन या उसके अंश पर प्रति टीईयू रु. में तटीय दर
	उतराई/प्राप्ति/डिस्टफिंग के बाद के प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क
	4 <sup>व</sup> दिन से 9 <sup>व</sup> दिन तक	2.25	100.39
	10 <sup>व</sup> दिन से 15 <sup>व</sup> दिन तक	4.50	200.79
	16 <sup>व</sup> दिन से 20 <sup>व</sup> दिन तक	6.75	301.19
	21 <sup>व</sup> दिन से 30 <sup>व</sup> दिन तक	9.00	401.58
	31 <sup>व</sup> दिन तथा उससे आगे	13.50	602.37

एस.15.8	खतरनाक-1 माल से भरे कंटेनर को छोड़कर भरे पोतांतरण कंटेनर पर निम्नलिखित दरों पर भंडारण प्रभार लिया जाएगा :-		
	अवधि	प्रतिदिन या उसके अंश पर प्रति टीईयू अमरीकी \$	प्रतिदिन या उसके अंश पर प्रति टीईयू रु. में तटीय दर
	उतराई के बाद के प्रथम 20 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क
	21 <sup>व</sup> दिन से 30 <sup>व</sup> दिन तक	2.25	100.39
	31 <sup>व</sup> दिन तथा उससे आगे	4.50	200.79

**खंड 15 के लिए टिप्पणी :**

1.	निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजनार्थ सीमा शुल्क अधिसूचित अवकाश और केओपीटी के गैर कार्य दिवस शामिल नहीं किए जाएंगे। सीमा शुल्क अधिसूचित अवकाश और केओपीटी का गैर कार्य दिवस रविवार को न पड़ने पर निःशुल्क समय की गणना के प्रयोजनार्थ रविवार को निकाला नहीं जाएगा। भंडारण प्रभार का उपचित होना आरंभ होने के बाद से सीमा शुल्क अधिसूचित अवकाश या केओपीटी के गैर-परिचालन दिवसों के लिए किसी भत्ते की अनुमति नहीं दी जाएगी।	
2.	20' से अधिक और 40' लंबाई तक के कंटेनरों पर एस. 16 में विनिर्दिष्ट दरों का दोगुना भंडारण प्रभार लिया जाएगा तथा 40' से अधिक लंबे कंटेनरों पर एस. 15 में विनिर्दिष्ट दरों का तीन गुना भंडारण प्रभार लिया जाएगा।	
3.	भरे हुए आयात और खाली कंटेनर/पोतलदान कंटेनर( खतरनाक-1 माल से भरे कंटेनर को छोड़कर) का दिन पोत का अंतिम उतराई दिन होगा जिससे किसी एकल सूचना पर किसी निर्दिष्ट डॉक प्रणाली के अंतर्गत कंटेनर का आयात किया जाता है। खतरनाक-1 माल से भरे कंटेनर के लिए भंडारण प्रभार के प्रयोजनार्थ उतराई की तारीख उतराई की वास्तविक तारीख होगी।	
4.	अंतिम उतराई की तारीख (एलएलडी) वह तारीख है जिस दिन पोत विनिर्दिष्ट डॉक प्रणाली में अपना आयात कार्य पूरा करता है। किंतु, किसी वृत्ति के कारण/पतन को बगैर कोई कारण बताए पोत वर्किंग बर्थ में 24 घंटे से अधिक से कार्गो परिचालन कार्य नहीं कर रहा हो तो पोत से निकाले जा चुके कंटेनर के लिए केओपीटी किसी अन्य तारीख की घोषणा कर सकता है।	
5.	आयात कंटेनरों के लिए निःशुल्क ड्रैग टाइम (भंडारण) अवधि कंटेनरों की उतराई वाले दिन के बाद वाले दिन से शुरू होगी और आयात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि कंटेनरों के टर्मिनल में प्रवेश करने के समय से शुरू होगी।	
6.	डॉक के भीतर स्टफ किए गए निर्यात भार वाले कंटेनर के मामले में निर्यात माल के साथ स्टफिंग की शुरुआत की तारीख को एस.15.4 के अनुसार दर का निर्धारण करने हेतु प्रथम दिन माना जाएगा।	
7.	यदि डिलेवरी के प्रयोजनार्थ आयात लोड कंटेनर की लदाई केओपीटी द्वारा ट्रक/ट्रेलर के प्रवेश करने के 24 घंटे के भीतर नहीं की जाती, जैसाकि केडीएस के एंटी गेट पास (ईजीपी) /एचडीसी में जारी लोडिंग ऑर्डर या केओपीटी द्वारा समय-समय पर निर्धारित किए जानेवाले ऐसे अन्य दस्तावेजों में उल्लेख है, तो उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार पर 75% की छूट की अनुमति दी जाएगी जिस दौरान ये कंटेनर उक्त 24 घंटों के बाद नहीं भरे जाते हैं। उक्त छूट तभी दी जाएगी जब कंटेनर उस जगह से भरा जा रहा हो जहाँ केवल पतन उपस्करों का ही उपयोग किया जाता है। उक्त छूट उस समय लागू नहीं होगी जब संपूर्ण दिलेवरी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने के पूर्व आयातकर्ता अग्रिम लोडिंग हेतु आवेदन करता है	
8.	परित्यक्त एफसीएल कंटेनर/पोतवणिक के स्वामित्ववाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार परित्यक्त होने की लिखित सूचना पाने की तारीख तक या कंटेनर के लोडिंग की तारीख से 75 दिन तक, इनमें से जो भी पहले हो, निम्नलिखित शर्तों के अधीन लगाया जाएगा : -	
(क)	(i)	परेषिती कभी भी परित्याग पत्र जारी कर सकता है ; या
	(ii)	यदि परेषिती उक्त परित्याग पत्र जारी न करने का चयन करता है तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी परित्याग पत्र जारी कर सकता है बशर्ते,
	(क)	लाइन/एमएलओ माल के साथ कंटेनर की अभिरक्षा पुनः ग्रहण करेगा तथा इसे पतन के परिसर से वापस लेगा या हटाएगा; और
	(ख)	कंटेनर की अभिरक्षा पुनः ग्रहण करने के पूर्व लाइन/एमएलओ माल तथा कंटेनर पर उपचित सभी पतन प्रभार अदा करेगा।
(ख)	कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताएँ पूरी करेगा तथा परिवहन और डि-स्टफिंग की लागत वहन करेगा। उनके द्वारा निर्धारित अवधि में उक्त कार्रवाई न कर पाने की अवस्था में कंटेनर पर भंडारण प्रभार उस समय तक लिया जाना जारी रहेगा जब तक माल के डि-स्टफिंग या पतन परिसर से लोड कंटेनर को हटाने के लिए शिपिंग लाइन्स/एमएलओ द्वारा आवश्यक कार्रवाई की जाती है।	
(ग)	यदि कंटेनर सीमा शुल्क प्राधिकारियों द्वारा पकड़ा/जब्त किया जाता है और 75 दिन की निर्धारित समयावधि के भीतर उसकी डि-स्टफिंग नहीं की जा सकती, तो माल के मोचन हेतु सीमा शुल्क आदेश की तारीख से भंडारण प्रभार लागू नहीं होगा बशर्ते लाइन द्वारा आवश्यक औपचारिकताएँ पूरी की जाती हों और परिवहन तथा डि-स्टफिंग की लागत वहन की जाती हो। अन्यथा पकड़े गए/जब्त कंटेनरों को लाइन/परेषिती द्वारा पतन परिसर से हटाकर सीमा शुल्क क्षेत्र में रखा जाएगा तथा उस मामले में हटाने की तारीख से भंडारण प्रभार लिया जाना बंद हो जाएगा।	

9.	डॉक पर प्राप्त किंतु उसके उपरांत जहाज द्वारा भेजे न गए निर्यात लोड कंटेनर/स्टॉक कंटेनर/खाली कंटेनर के लिए किसी निःशुल्क अवधि की अनुमति नहीं दी जाएगी। उक्त कंटेनरों के लिए संबंधित प्रकार के कंटेनर के लिए प्रयोज्य प्रथम स्लैब की दर कंटेनर की प्राप्ति की तारीख से लागू होगी और इसके बाद परवर्ती स्लैब दरें यथनिर्धारित लागू होंगी।
10.	यदि डॉक पर प्राप्त निर्यात लोड कंटेनर अंततः डि-स्टफ किया जाता है और माल पत्तन परिसर से वापस लिया जाता है तो उसके लिए कोई निःशुल्क भंडारण अवधि अनुमत नहीं होगी। उक्त कंटेनरों के लिए प्राप्ति की तारीख से स्टफिंग की तारीख तक एस. 15.4 में निर्धारित उच्चतम दर लागू होगी और माल के लिए प्राप्ति की तारीख से डि-स्टफिंग की तारीख के बाद की तारीख से डिलेवरी की तारीख तक एस. 7.6 में निर्धारित दर लागू होगी।
11.	कंटेनर के डॉक परिसर में मौजूद रहने के दौरान यदि कंटेनर की स्थिति में लोड से खाली या विलोमतः परिवर्तन होता है तो उक्त कंटेनर की निःशुल्क अवधि का हिसाब प्रत्येक स्टेज के लिए अलग से किया जाएगा।
12.	कंटेनर से डि-स्टफिंग करने पर डि-स्टफिंग की तारीख को छोड़कर माल पर कोई निःशुल्क अवधि नहीं दी जाएगी तथा डि-स्टफिंग की तारीख के बाद वाले दिन से एस.7.2 और एस.7.3, यथास्थिति, के अंतर्गत उपबंधित दर के अनुसार चिल्व शुल्क प्रभारित किया जाएगा।
13.	उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार उपचित नहीं होगा जिसके दौरान केओपीटी उपयोगकर्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर कुछ कारणों से कंटेनर देने की स्थिति में नहीं होगा।

### भाग-III

### विविध प्रभार

एस. 16	विविध प्रभार	
एस. 16.1	विविध सेवाओं के लिए निम्नलिखित दरों पर प्रभार लिए जाएँगे: -	
क्रम. सं.	विवरण	दर रुपयों में
1.	अल्प उतराई प्रमाणपत्र/आउट टर्न रिपोर्ट या कोई प्रमाणपत्र या संशोधन जारी किया जाना ।	43.20 रुपए प्रति प्रमाणपत्र/रिपोर्ट/संशोधन
2.	क) विक्रय की गजट एवं विज्ञापन लागत ।	108.00 प्रति प्रकाशन
	ख) बथिंग सूची/संचलन/व्यापार को गेट नोटिस के विक्रय की लागत ।	2.16 प्रत्येक मासिक अंशदान प्रत्येक 43.20 रुपए वार्षिक अंशदान प्रत्येक 486 रुपए
3.	साइडिंग पर बैगनों की लोडिंग/अनलोडिंग का मिलान करने के लिए मिलान करनेवाले स्टाफ की आपूर्ति ।	216.00 प्रति एक्सल
4.	लॉरी के अनुरक्षण के लिए स्टाफ की आपूर्ति ।	432.00 रुपए प्रति पाली प्रति व्यक्ति
5.	अतिरिक्त मजदूरों का नियोजन (पतन का उपयोग करनेवालों की माँग पर) ।	324.00 रुपए प्रति पाली प्रति श्रमिक
6.	पतन के रोड वे ब्रिज का उपयोग	खाली वाहन के लिए न्यूनतम 21.60 रुपए और लदे हुए वाहन के लिए 43.20 रुपए के शर्ताधीन 4.32 रुपए प्रति टन
7.	उस जहाजी माल का गेट डिलेवरी / प्राप्ति प्रभार जिस पर जहाज घाट शुल्क नहीं लिया जाता । टिप्पणी: गेट डिलेवरी / प्राप्ति प्रभार उस समय प्रभावी है जब कोलकाता पतन न्यास द्वारा चढ़ाए-उतारे जाने से संबंधित सेवा मुहैया कराई जाती है ।	24.30 रुपए प्रति टन



8.	लोकोमोटिव को किराए पर लेना	न्यूनतम 10000/- रुपए के शर्तार्थीन 2500/- प्रति घंटा
9.	गैर-कमीशनवाले वैगन या सीएफएस ऑपरेटर्स/भारतीय रेल को छोड़कर पार्टी के स्वामित्ववाले वैगन पर स्टैबलिंग प्रभार	12/- रुपए प्रति एक्सल प्रति दिन. ऐसे वैगन लोकोमोटिव के वहन के लिए क्रम सं. 8 में यथाविनिर्दिष्ट लोकोमोटिव किराया प्रभार लगाया जाएगा
10.	अतिलघन, स्थानीय वहन, टर्मिनल प्रभार तथा वैगन किराया/विलंब प्रभार ।	रेलवे बोर्ड द्वारा समय-समय पर यथा निर्धारित स्वीकृत दर लगाई जाएगी
11.	केडीएस रेलवे प्रणाली में रेल वैगनों से आनेवाले माल पर समेकित प्रभार ।	
	(क) डॉक/जेटी के अंदर बर्थ/शेड में भरे या खाली कंटेनर न लानेवाले वैगन पर ।	12/- रुपए प्रति टन वैगन की चिह्नित दुलाई क्षमता पर
	(ख) साइडिंग या डॉक के बाहर के स्थानों पर भरे या खाली कंटेनर न लानेवाले वैगन पर ।	35/- रुपए प्रति टन वैगन की चिह्नित दुलाई क्षमता पर
	(ग) केडीएस के कोल डॉक रोड पर कॉनकोर सीटीकेआर टर्मिनल पर भरे या खाली कंटेनर लानेवाले वैगन पर ।	525/- रुपए प्रति 20' कंटेनर 787.50/- रुपए प्रति 40' कंटेनर
12.	लिम्नलिखित पतन उपस्करों में से प्रत्येक का किराया प्रभार	
	क) मोबाइल/ रेकिंग केन	3240.00 प्रति पाली या उसका भाग
	ख) फॉकलिफ्ट	1080.00 - तदेव -
	क्रम सं.	विवरण
	ग) शॉर केन	1296.00 - तदेव -
	घ) ट्रैक्टर	540.00 - तदेव -
	ड) ट्रेलर:	
	i) 10 एमटी एसडब्ल्यूएल तक	540.00 - तदेव -
	ii) 10 एमटी एसडब्ल्यूएल से ऊपर	810.00 - तदेव -
	च) पे लोडर:	
	i) 1 घ. मी. क्षमता तक	2700.00 - तदेव -
	ii) 1 घ. मी. क्षमता से ऊपर	5400.00 - तदेव -
	छ) हैंड ट्रक	27.00 - तदेव -
	ज) एअर कंप्रेसर	1350.00 - तदेव -
	झ) बुल डॉजर 10 एमटी और उससे अधिक	7560.00 - तदेव -
	ञ) बुल डॉजर 10 एमटी से कम	3780.00 - तदेव -
	ट) कैंटिलीवर केन	21600.00 - तदेव -
	ठ) फ्लॉटिंग केन (30 टन क्षमता से अधिक)	32400.00 प्रति उपस्कर प्रति पाली या उसका भाग
	ड) टॉपलिफ्ट ट्रक/ रीच स्टैकर	14040.00 - तदेव -
	ढ) स्प्रेडर (20 फीट)	1620.00 प्रति स्प्रेडर प्रति पाली या उसका भाग
	ण) फायर फ्लॉट्स के अतिरिक्त अग्निशामक उपकरणों और उपस्करों का उपयोग ।	2160.00 प्रति घंटे तथा उपभोग्य लागत पर

13.	एचडीसी के किसी भी एमएचसी बर्थ पर लदाई/उतराई के लिए पोत पर गैब के साथ एमएचसी और पे लोडरों का उपयोग ।	विदेशगामी पोत के लिए 52.00 प्रति मेट्रीक टन तटीय पोत के लिए 31.20 प्रति मेट्रीक टन
14.	एचडीसी के भंडारण क्षेत्र /हुक पाइंट पर झाई थोक माल का अंधार लगाना/अत्यधिक अंधार लगाना	10.00 प्रति एमटी
15.	क) क्लिनिंग, ट्रिमिंग, लेबलिंग, लाइम स्ट्रेडिंग और वेटमेंट सहित एचडीसी के एमएचसी बर्थों के माध्यम से रेल पर लदे माल की गई उतराई-चढ़ाई/की जानेवाली उतराई-चढ़ाई के लिए प्रेषण संबद्ध सेवाएँ ।	9.00 प्रति एमटी
	ख) वेटमेंट सहित एचडीसी के एमएचसी बर्थों के माध्यम से सड़क से भेजे जानेवाले माल की गई उतराई-चढ़ाई/की जानेवाली उतराई-चढ़ाई के लिए प्रेषण संबद्ध सेवाएँ ।	6.00 प्रति एमटी
16.	कोकिंग कोल, सभी तरह के कोक, लाइम स्टोन सल्फर, रॉक फास्फेट, सीमेंट और दातों के लदाई-उतराई के लिए क्लिनिंग प्रभार ।	1.08 प्रति एमटी

## टिप्पणी:

- केडीएस में कोल डॉक रोड पर कॉन्क्रीट सीटीकेआर टर्मिनल पर कंटेनर ढोनेवाले वैगन के लोड होने या अनलोड करने की अवस्था में, 11(ग) में विनिर्दिष्ट समेकित प्रभारों के अतिरिक्त केओपीटी द्वारा उपलब्ध कराई गई रेल संबद्ध सेवाओं के लिए अन्य कोई प्रभार नहीं लगाए जाएंगे ।
- पत्तन रेलवे ट्रैक पर सीएफएस प्रचालकों के वैगनों की स्टैबलिंग के मामले में लगातार स्टैबलिंग के प्रथम तीन दिन के लिए कोई स्टैबलिंग प्रभार नहीं लिया जाएगा ।
- केओपीटी द्वारा उपलब्ध कराई जानेवाली सेवाओं पर किसी पोत द्वारा उतारी जानेवाली/भेजी जानेवाली कुल मात्रा पर क्रम सं. 14 के अंतर्गत विनिर्दिष्ट दर प्रभारित की जाएगी ।

एस.16.2	वेटमेंट/रिवेटमेंट हेतु वैगन को किसी वे ब्रिज तक ले जाने के लिए, एस. 16.1 के क्रमांक 8 के अंतर्गत विनिर्दिष्ट लोकोमोटिव किराया प्रभार लगाता जाएगा । यह समय-समय पर रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित रि-वेटमेंट प्रभार के अतिरिक्त होगा।
एस.16.3	यदि कोलकाता डॉक की रेलवे प्रणाली में आने के बाद अनलोडिंग किए बिना फिर से बुक किया जाता है तो एस. 16.1 की क्रम सं. 11 के अंतर्गत विनिर्दिष्ट समेकित प्रभार केवल एक बार लिया जाएगा ।
एस.16.4	यदि निर्यात माल ले जानेवाला वैगन डॉक/जेट्टी के भीतर के बर्थ/शेड के अतिरिक्त अन्य स्थान पर खाली किया जाता है और उसके अनंतर केडीएस द्वारा जहाज से ले जाया जाता है तो 11(क) में विनिर्धारित कोई समेकित प्रभार नहीं लगाया जाएगा यशर्त निर्यातकर्ता/उसका एजेंट उक्त शिपमेंट के लिए केओपीटी को स्वीकार्य दस्तावेज प्रस्तुत करे ।
एस.16.5	अंडमन और केओपीटी के बीच तटीय व्यापार में लगे पोत के लिए एस. 16, क्रमांक 12(ग) में विनिर्धारित शोर क्रेन प्रभार पर 50% के छूट की अनुमति दी जाएगी ।
एस.16.6	विक्रय के प्रयोजनार्थ किसी माल के मूल्य निर्धारण हेतु केओपीटी द्वारा जहाँ सर्वेक्षक/मूल्यांकक की नियुक्ति की जाती है, वहाँ विक्रय के पूर्व कंटेनर सहित माल को डॉक से हटाए जाने की अवस्था में यदि माल की डिलेवरी उनसे और कंटेनर एजेंट /एमएलओ से ली जाती है तो उक्त मूल्य निर्धारण की लागत आयातकर्ता या उसके क्लियरिंग एजेंट से वसूली जाएगी
एस.17	<b>परमिट एवं लाइसेंस :</b>
एस.17.1	डॉक, जेट्टी, जहाज घाट और घाटों पर, जहाँ भी प्रयोज्य हो, प्रवेश करने या परिचालन करने हेतु परमिट/लाइसेंस जारी करने/नवीकरण करने हेतु निम्नलिखित दरों पर प्रभार लिए जाएंगे :

क्रम सं.	विवरण	दर रुपयों में
1.	डॉक परमिट प्रति व्यक्ति	5.40 प्रति दैनिक परमिट (अधिकतम 12 घंटे की वैधता) 145.80 प्रति मासिक परमिट

		405.00 प्रति त्रैमासिक परमिट 172.80 प्रति द्विवार्षिक परमिट
2.	डॉक परमिट प्रति वाहन/ट्रेलर एवं पोत का गीयर एवं माल ले जानेवाले वाहन के लिए संकुल परमिट (रात्रि ठहराव सहित) ।	27.00 प्रति दैनिक परमिट 2160.00 प्रति वार्षिक परमिट
3.	गोबाइल क्रेन/रीच स्टैकर/टॉपलिफ्टर/डम्पर/पेलोडर के लिए परमिट (रात्रि ठहराव सहित) ।	108.00 प्रति दैनिक परमिट 9720.00 प्रति वार्षिक परमिट
4.	फॉर्क-लिफ्ट/ ट्रेलर या लादने-उतारने वाला अन्य उपस्कर ले जानेवाले कंटेनर के लिए डॉक परमिट (रात्रि ठहराव सहित) ।	64.80 प्रति दैनिक परमिट 5832.00 प्रति वार्षिक परमिट
5.	कार्ट के लिए डॉक परमिट (रात्रि ठहराव सहित) ।	10.80 प्रति दैनिक परमिट 1188.00 प्रति वार्षिक परमिट
6.	हाकरों/वैंडरों के लिए परमिट ।	810.00 प्रति वार्षिक परमिट
7.	पोत कार्मिकों की परमिट बही (50 परमिटवाली) ।	540.00 प्रति बुक
8.	क्लियरिंग एवं फॉरवार्डिंग एजेंसी लाइसेंस ।	216.00 प्रति लाइसेंस 1 माह के लिए 2332.80 प्रति लाइसेंस 1 वर्ष के लिए 5832.00 प्रति लाइसेंस 3 वर्ष के लिए 7776.00 प्रति लाइसेंस 5 वर्ष के लिए
9.	जेट्टी सरकार का/कूपर लाइसेंस ( डॉक प्रविष्टि सहित) ।	129.60 प्रति लाइसेंस 1 माह के लिए 1166.40 प्रति लाइसेंस 1 वर्ष के लिए 2808.00 प्रति लाइसेंस 3 वर्ष के लिए 3888.00 प्रति लाइसेंस 5 वर्ष के लिए
10.	पोत मरम्मत/पोत शैंडिलिंग/पोत सर्वेक्षण/जेनरल ऑन बोर्ड सर्विसेज (जीओएस)/पोत तुड़ाई लाइसेंस ।	2376.00 प्रति लाइसेंस प्रति वर्ष
11.	कुलीगरी का लाइसेंस / लदाई- उतराई एजेंट का लाइसेंस ।	10800.00 प्रति लाइसेंस 2 वर्ष के लिए
12.	केडीएस में पंडा सीट ग्रहण करने हेतु लाइसेंस ।	32.40 प्रति मासिक लाइसेंस
13.	केडीएस में अंतर्देशीय जहाज घाट के किसी भी स्थान पर 1 वर्गफुट जगह ग्रहण करने या अस्थायी निर्माण करने हेतु लाइसेंस ।	6.48 प्रति दिन 291.60 प्रति तिमाही
14.	एचडीसी में अंतर्देशीय जहाज घाट के किसी भी स्थान पर 1 वर्गफुट जगह ग्रहण करने या अस्थायी निर्माण करने हेतु लाइसेंस ।	5.40 प्रति दिन 162.00 प्रति तिमाही
15.	एचडीसी/केडीसी के ट्रक टर्मिनल का प्रति ट्रक/लॉरी/ट्रेलर व्यवहार करने हेतु परमिट ।	16.20 प्रति दैनिक परमिट

एस.17.2	क्षति/हानि की अवस्था में डुप्लिकेट/ट्रिप्लिकेट परमिट/लाइसेंस जारी किए जाने हेतु मूल के लिए प्रयोज्य दर का 50% प्रभारित किया जाएगा । निःशुल्क जारी किए गए परमिट के लिए उक्त प्रभार खंड 18.1 में वैसे ही परमिट/लाइसेंस के लिए निर्धारित दर का 25% होगा ।
एस.17.3	परमिट/लाइसेंस में किसी तरह के संशोधन के लिए खंड 17, क्रम. सं. 1 में उल्लिखित संशोधन प्रभार लिया जाएगा ।

एस.17.4	खंड 18.1 के क्रमांक 11 एवं 12 के अंतर्गत जारी लाइसेंसों के मामले में नवीकरण का आवेदन लाइसेंस की समाप्ति की तारीख से कम से कम एक माह पूर्व जमा किया जाएगा। उपर्युक्त निर्दिष्ट अवधि के बाद प्राप्त आवेदन पर मूल का 25% अतिरिक्त शुल्क देना पड़ेगा।
---------	---

### भाग - IV

### पोत तुड़ाई संबंधी प्रभार

एस.18	पोत तुड़ाई प्रभार	
एस.18.1	केओपीटी में पोत तुड़ाई के कार्यकलापों हेतु प्रति एलडीटी 138/- रु. की दर से पोत तुड़ाई प्रभार लिया जाएगा ।	
टिप्पणियाँ:		
1.	इस पतन के दरमान के किसी खंड के अंतर्गत प्रभार लगने के प्रयोजनार्थ एलडीटी का आशय केओपीटी में पोत तोड़ने की अनुमति प्राप्त करते समय घोषित पोत की एलडीटी से है।	
2.	शिप ब्रेकिंग बर्थ के उपयोग करने के साथ-साथ संलग्न भूमि क्षेत्र ( बीचिंग क्षेत्र के साथ) के प्रभार की दर निर्धारित अवधि, जैसा कि नीचे उल्लिखित है, के लिए निम्न है:-	
i)	2000 एलडीटी तक के पोत के लिए	35 दिन
ii)	2001 एलडीटी से 3000 एलडीटी तक के पोत के लिए	40 दिन
iii)	3001 एलडीटी से 5000 एलडीटी तक के पोत के लिए	50 दिन
iv)	5001 एलडीटी से 8000 एलडीटी तक के पोत के लिए	60 दिन
v)	8001 एलडीटी और उससे ऊपर के पोत के लिए	70 दिन
3.	नोट -2 पर उल्लिखित दिन की संख्या उस दिन से मानी जाएगी जिस दिन को केओपीटी जहाज को तोड़ने के लिए अनुमति प्रदान करता है अथवा जिस दिन जहाज निर्धारित शिप ब्रेकिंग बर्थ पर खड़ा होता है, जो भी बाद में हो।	

एस.18.2	यदि कोई शिप ब्रेकिंग बर्थ किसी शिप ब्रेकर के कब्जे में है तथा वह पहले से तोड़े जा रहे किसी जहाज के तोड़ने का कार्य पूरा होने के पहले कोई अन्य जहाज ले आता है तो उक्त बर्थ के आबंटन में अन्य की तुलना में उस शिप ब्रेकर को प्राथमिकता दी जाएगी क्योंकि वह एक जहाज लाया है। ऐसे मामले में दिन की संख्या की गणना एस 18.1, नोट-3 में दिए गए अनुसार किया जाएगा।	
एस.18.3	एस.18.1, नोट-2 में निर्धारित क्षेत्र की परिधि के अतिरिक्त भूमि क्षेत्र के लिए अतिरिक्त प्रभार संबंधित भूमि सूची के अनुसार प्रभारित किया जाएगा।	
एस.18.4	यदि 29 केपीडी पर कोई अतिरिक्त बर्थ उपलब्ध न हो तो एस.18, नोट-2 में निर्धारित अवधि को 10 दिनों के लिए बढ़ा दी जाएगी।	
एस.18.5	पोर्ट उपकरण की आपूर्ति, पोर्ट द्वारा बिजली का आपूर्ति, पोर्ट अग्निशमन सेवा का नियोजन एवं पोर्ट अग्निशमक कार्मिकों की सेवा के लिए अलग प्रभार लगाया जाएगा।	
एस.18.6	यदि एस.18.1 या एस.18.4 में निर्धारित अवधि से ज्यादा अवधि के लिए जहाज को तोड़ने का कार्य बढ़ जाता है तो बढ़ी हुई अवधि के लिए निम्नलिखित दर से प्रभार लगाया जाएगा:-	
		दर रुपयों में प्रति एलडीटी प्रतिदिन
i)	2000 एलडीटी तक के पोत के लिए	12.65
ii)	2001 एलडीटी से 3000 एलडीटी तक के पोत के लिए	11.50
iii)	3001 एलडीटी से 5000 एलडीटी तक के पोत के लिए	9.20
iv)	5001 एलडीटी से 8000 एलडीटी तक के पोत के लिए	8.05
v)	8001 एलडीटी और उससे ऊपर के पोत के लिए	6.90

एस.18.7	एस.18.1 एवं एस.18.4 में निर्धारित अवधि के पूर्व शिप ब्रेकिंग का कार्य पूरा करने पर एस.18.1 में दी गई निर्धारित दर पर प्रत्येक दिन की बचत पर @ 0.5% की दर से अधिकतम 10% की छूट प्रदान की जाएगी।	
---------	--	--

एस.18.8	वे जहाज, जो केवल तोड़े जाने के प्रयोजन से कोलकाता पोर्ट में लाए जा रहे हैं, को पोर्ट प्रभार तथा टोवेज एवं पाइलटेंज प्रभार से छूट दी जाएगी।
एस.18.9	जहाज तोड़े जाने के पूर्व प्रतीक्षा की अवधि के लिए बर्थ किराया एवं मूरिंग किराया, जैसी भी स्थिति हो, निम्नलिखित दर पर प्रभारित की जाएगी:-
i)	प्रथम 5 दिन के लिए - एस.21.1 या एस. 22.1 में निर्धारित दर का 15%
ii)	अगले 10 दिनों के लिए - एस.21.1 या एस. 22.1 में निर्धारित दर का 10%
iii)	उसके बाद - एस.21.1 या एस. 22.1 में निर्धारित दर का 5%
नोट:	तुड़ाई की प्रतीक्षा कर रहे जहाज का तात्पर्य वैसे जहाज से होगा जो माल/यात्रियों को उतारने के बाद तथा वैसे जहाज जो तुड़ाई के लिए बैलास्ट में पहुंचे हैं, तथा नदी मूरिंग, गोदी मूरिंग या शिप ब्रेकिंग बर्थ के साथ-साथ किसी बर्थ में प्रतीक्षा कर रहा हो एवं जिस दिन केओपीटी उक्त जहाज को तोड़ने की अनुमति प्रधान करता है या जिस दिन उक्त जहाज निर्धारित शिप ब्रेकिंग बर्थ पर लगता है, जो भू पहले हो।
एस.18.10	शिप तोड़े जाने के पूर्व शिप तोड़ने की अनुमति प्राप्त करने के समय एलडीटी के आधार पर गणना किया गया शिप ब्रेकिंग प्रभार शिप तोड़ने का कार्य प्रारंभ करने के पूर्व अग्रिम जमा करना होगा। अतिरिक्त प्रभार, यदि कोई हो, बिल तैयार करने के साथ-साथ तत्काल जमा करना होगा।
एस.18.11	कर, इयूटी आदि जो भी राज्य सरकार अथवा केंद्र सरकार या कोई विधिक/सांविधिक प्राधिकारी द्वारा समय समय पर लगाया जाएगा, उसका भी अतिरिक्त भुगतान करना होगा।
एस.18.12	केओपीटी में शिप तोड़ने के लिए हामी भरने पर एस.18.1 में निर्धारित दर में निम्न दरों पर छूट दी जाएगी:-
प्रतिवर्ष 10000 एलडीटी तक	शून्य
प्रतिवर्ष 10001 से 25000 एलडीटी तक	5%
प्रतिवर्ष 25001 से 40000 एलडीटी तक	10%
प्रतिवर्ष 40000 एलडीटी से ऊपर	15%

## भाग- V

## ड्राई डॉक के लिए प्रभार

एस.19	ड्राई डॉक प्रभार					
एस.19.1	डॉक में लाने और डॉक से ले जाने के प्रभार					
पोत का आकार	1 & 2 एन. एस. ड्राई डॉक		1 & 2 के. पी. ड्राई डॉक		3 के. पी. ड्राई डॉक	
	विदेशगामी पोत	तटीय पोत	विदेशगामी पोत	तटीय पोत	विदेशगामी पोत	तटीय पोत
	अमरीकी डॉलर	रुपया	अमरीकी डॉलर	रुपया	अमरीकी डॉलर	रुपया
1000 जीआरटी तक	3450	92363.40	3450	92363.40	3450	92363.40
1000 जीआरटी से ऊपर	प्रत्येक अतिरिक्त 1000 जीआरटी या उसके भाग के लिए 3450 + 805	प्रत्येक अतिरिक्त 1000 जीआरटी या उसके भाग के लिए 92363.40 + 17250	प्रत्येक अतिरिक्त 1000 जीआरटी या उसके भाग के लिए 3450 + 805	प्रत्येक अतिरिक्त 1000 जीआरटी या उसके भाग के लिए 92363.40 + 17250	प्रत्येक अतिरिक्त 1000 जीआरटी या उसके भाग के लिए 3450 + 805	प्रत्येक अतिरिक्त 1000 जीआरटी या उसके भाग के लिए 92363.40 + 17250
एस.19.2	ड्राई डॉक किराया प्रभार					
i)	पोत के ग्रहण के पहले 10 दिन के दौरान (प्रतिदिन या उसका अंश): -					
		1 & 2 एन. एस. ड्राई		1 & 2 के. पी. ड्राई डॉक		3 के. पी. ड्राई डॉक

	पोत का आकार जीआरटी में	विदेशगामी पोत	तटीय पोत	विदेशगामी पोत	तटीय पोत	विदेशगामी पोत	तटीय पोत
		अमरीकी \$	रुपया	अमरीकी \$	रुपया	अमरीकी \$	रुपया
	1000 तक	1150	25300	1035	24150	1035	23000
	1001 से 2000 तक	1265	27600	1150	26450	1035	24725
	2001 से 3000 तक	1380	29900	1265	28750	1035	25300
	3001 से 4000 तक	1495	34500	1380	32200	1035	25875
	4001 से 5000 तक	1610	39100	1495	35650	1035	26450
	5001 से 10000 तक	1840	43700	1610	40250	1035	27600
	10001 एवं उससे अधिक	2070	48300	1725	44850	1035	28750
ii)	पेशा के 11 से 30 दिन : - एस.19.2(i) में उल्लिखित दर का 125% प्रति दिन अथवा उसके अंश हेतु						
iii)	पेशा के 30 दिन के अधिक: एस.19.2 (i) में उल्लिखित दर का 150% प्रति दिन अथवा उसके अंश हेतु						
iv)	यदि पोत को डाई डक की मांग हो किन्तु डाई डॉकिंग प्रोग्राम के अनुसार निर्धारित समय पर डक के लिए तैयार नहीं है, कोर्ड प्रभार नहीं वसूला जाएगा बशर्ते डाई डॉकिंग के निरस्तोत्करण स्थगन की संसूचना (डॉकिंग के दिन को छोड़कर) डॉकिंग के निर्धारित समय से 2 दिन पहले दी जाए। ऐसे मामले में विदेशी/तटीय पोतों ने कमरा: निरस्तोत्करण शुल्क यूएस \$ ..... वसूली जाएगी। तथापि, यदि कोई संसूचना नहीं दी जाती तो 5% अतिरिक्त प्रभार वसूली जाएगी जो ग्रहण किए जाने के प्रथम 10 दिन के दौरान प्रयोज्य दर पर गणना की जाएगी जो सूखी गोदी में पोत द्वारा वास्तविक प्रभार जमाई नहीं थी।						
एस.19.3	यदि पोत के अपने बनावट के कारण उसे विशेष अतिरिक्त ब्लाक लगाना आवश्यक हो तो ऊपर के एस.19.2 (i) के अंतर्गत निर्धारित दर पर अतिरिक्त भाड़ा वसूली जाएगी। यह उस अतिरिक्त के लिए होगा जो उन विशेष कील ब्लॉक के लगाने और हटाने में लगेगा। उपरोक्त के अनुसार डाई डक के ग्रहण हेतु भाड़ा प्रभार को वसूली प्रयोज्य चैरियड शुल्क के अनुसार की जाएगी।						
	टिप्पणी: चूंकि सेवा पत्रक द्वारा उपलब्ध नहीं कराई गई है, बाहरी एजेंसी द्वारा विशेष कील ब्लॉक लगाने हेतु, एस.19.3 में विनिर्दिष्ट किए अनुसार निर्धारित दर प्रयोज्य नहीं होगी। तथापि, एस.19.2. पर विनिर्दिष्ट किए अनुसार बाहरी एजेंसी द्वारा विशेष कील ब्लॉक लगाने के कार्य के दौरान सूखी गोदी प्रभार प्रयोज्य होगा।						
एस.19.4	पुनः गोदी के प्रत्येक परिचालन अथवा इस प्रकार की आंशिक गतिविधि हेतु एस.19.1. में निर्धारित गोदी में ले जाना और गोदी से बाहर ले आना की दरों के अनुसार प्रभार लिया जाएगा।						

एस.19.5	प्रत्येक ब्लॉक के हटाने या पुनः पूर्व स्थिति में आने के लिए प्रभार:	
	विदेश-गामी पोतों के लिए	86.25 यूएस\$
	तटीय पोतों के लिए	2300.00 रुपये

एस.19.6	पोत के सूखी गोदी में अवस्थान का समय कम समय से माना जाता है जब पोत के प्रवेश के पश्चात कैप्स को ठीक अवस्था में रखा जाता है और उस समय तक जब पोत गोदी छोड़ कर देता है।		
एस.19.7	यदि कोई पोत एनएस सूखी गोदी सं. 1 में प्रवेश द्वारा दखल करने के कारण एनएस सूखी गोदी सं. 2 में रोक जाता है तो जितने समय के लिए पोत को रुकना पड़े उस एनएस गोदी साधारणतः सूखी गोदी के कराए की बजाए एस.22.1 के क्रम सं. 1 में निर्धारित पथोचित मरिज प्रभार इथानी जाएगी।		
एस.19.8	जब एक या अधिक पोत एक ही गोदी में प्रवेश कर रहे हैं और एक ही प्रचालन सुविधा का प्रयोग कर रहे हैं तो प्रत्येक पोत को एस.19.8.1. निर्धारित दर पर एनएस की दर का प्रयोग होगा, यह दूध तब भी लागू होगी जब सूखी गोदी का कैपिटली के पोत के साथ प्रयोग किया जाय।		
एस.19.9	सूखी गोदी लेन को सेवा समय कम समय में करने के लिए निम्नलिखित दरों पर उपलब्ध किया जा सकता है:-		
	क्रम सं.	क्रम की दर	विदेश गामी पोतों के अलावा अन्य पोतों के लिए 8 घंटे शिफ्ट या उसके अंश में रु. में दर
	1	25 घंटे	172.50
	2	7 घंटे	69.00
	3	6 घंटे तक	923.45
	टिप्पणी: क्रम की सुविधा गोदी के लेन के लिए सूखी गोदी के दखल के लिए या किराए प्रभार पर उसका कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा।		

क्र.19.10	पोत की आपूर्ति की गई बिजली के लिए केओपीटी वास्तविक आपूर्ति का भुगतान करेगा
क्र.20	दरों के मान के भाग VI के अंतर्गत पोत संबंधी प्रभारों में रियायत
S.20.1	दरों के मान के भाग VI में विनिर्दिष्ट के अनुसार केवल सूखी गोदी हेतु पहुंचने वाले पोत पतन देय, नौकर्य व पायलटज तथा बर्थ भाडा/मूरिंग भाडा प्रयोज्य दरों के मान के 25% का भुगतान करेंगे।  तथापि, 1000 जीआरटी तक ऐसे पोतों हेतु बर्थ गोदी बोया, नदी मूरिंग तथा नदी लंगर पर पहुंचने की तारीख से पहले 20 दिनों हेतु कोई बर्थ भाडे/मूरिंग भाडे की उगाही नहीं की जाएगी। इसी तरह किसी प्रकार के पायलटज की उगाही नहीं की जाएगी अगर 1000 जीआरटी तक पोत नदी पथलटों की सेवाओं की अपेक्षा किए बिना ही पतन में प्रवेश करते हैं तथा पतन से रक्षा होते हैं, ऐसा भारतीय पतन अधिनियम, 1908 की धारा 31 के प्रावधानों के अंतर्गत प्रदान की गई छूट की शर्त के गुणात्मक है।
क्र.20.2	कार्गो डिस्चार्ज/चार्ज के अंतर से उतरने के बाद सूखी गोदी सुविधाएँ लेने वाले पोत बर्थ भाडा/मूरिंग भाडा दरों के मान के भाग VI में विनिर्दिष्ट के अनुसार प्रयोज्य दरों के मान के 25% का भुगतान करेंगे, ऐसा शिफ्ट से शिफ्ट तक तब होगा जब कि सूखी गोदी हेतु पोत तैयार रहेगा।
S.20.3	शिफ्टिंग प्रभार, अगर पोतों की शिफ्टिंग हेतु प्रयोज्य हो तो दरों के मान के भाग VI में विनिर्दिष्ट के अनुसार प्रयोज्य दरों के मान के 25% की उगाही की जाएगी।

## भाग - VI

## विदेश व्यापार में लगे हुए पोतों तथा सामुद्रिक व्यापार में लगे हुए पोतों संबंधी प्रभार

क्र.21	बर्थ भाडा	
क्र.21.1	गोदी बर्थ/नदी लट जेटी के पोतों पर बर्थ भाडे की निम्नलिखित दरों पर उगाही की जाएगी:	
क्र.सं.	पोत का विवरण	प्रति घंटा प्रति जीटीआर दर
1.	विदेश व्यापार में लगे तथा क्र.सं. 4 में विनिर्दिष्ट के अलावा पोत	न्यूनतम 6.90 डॉलर प्रति घंटा के अधीन 0.2875 सेट
2.	अंदमान तथा केओपीटी के बीच चलने वाले और क्र.सं. 4 में विनिर्दिष्ट के अलावा सामुद्रिक व्यापार में लगे हुए पोत	न्यूनतम 103.50 रुपये प्रति घंटा के अधीन 0.0437 रुपये
3.	अंदमान तथा केओपीटी के बीच सामुद्रिक व्यापार में लगे हुए पोत	न्यूनतम 31.05 रुपये प्रति घंटा के अधीन 0.031 रुपये
4.	प्रदर्शनी पोत के मामले में उपयुक्त क्र.सं. 1, 2 में विनिर्दिष्ट दरों की मामलों अनुसार उगाही	
नोट	<p>i) अगर पतन हो नहीं सके तो कारणों से छुट्टी के दिन कार्य करने हेतु बुक किया गया कोई पोत काम नहीं करता है तो ऐसी बुकिंग के मामले जिन शिफ्टों में इसने काम नहीं किया उसके लिए बर्थ भाडे की क्रम. 21.1 में विनिर्दिष्ट दर से दुगुनी उगाही की जाएगी।</p> <p>ii) जब भी किसी बर्थ को लेने हुए कोई पोत दोहरे/तिहरे होकर किसी दूसरे समुद्रगामी पोत के पीछे किनारे पर खड़े हों तो गैर-कार्यशील स्थिति में पोत के न हाने पर उपयुक्त विनिर्दिष्ट बर्थ भाडा प्रभार की 50% की दर से दोहरा/तिहरा प्रभार लिया जाएगा।</p> <p>iii) एचडीसी पर या किसी अन्य नदी नदीय जेटी पर या जलज से उतरने के स्तर पर या मूरिंग के स्तर पर बार्ज जेटी/लंगरगाह जेटी दखत करते हुए मस्यमन जलपोत हेतु प्रति घंटा रु..... की उगाही की जाएगी।</p> <p>iv) अगर कोई पोत पतन उपकरण को अनुपलब्धता या ब्रेक डाउन, या केओपीटी में बिजली चली जाने से या केओपीटी को आरोप्य किसी अन्य कारण से अचल हो जाता है पोत के अचल होने की अवधि के दौरान प्रोद्भूत बर्थ भाडा प्रभार के समकक्ष छूट की स्वीकृति दी जाएगी।</p>	
एस.21.2	प्राथमिकता/आउटस्टिंग प्राथमिकता प्रभार	
	प्राथमिकता/आउटस्टिंग प्राथमिकता के अनुसार पोता हेतु बर्थगत प्रभार की उगाही दरों के मान के क्र.21.1 के अनुसार बर्थ भाडा प्रभारों सहित निम्नलिखित दरों पर की जाएगी।	
प्राथमिकता	बर्थ भाडा प्रभार के 75% के समकक्ष प्रभार जिसकी गणना बर्थ पर वास्तविक रूप से उतरने की कुल अवधि हेतु की जाएगी यशर्त कि न्यूनतम एक दिन का बर्थ भाडा प्रभार हो।	

आउस्टिंग प्राथमिकता बर्थिंग		बर्थ भाड़ा प्रभार के 100% के समकक्ष प्रभार जिसकी गणना बर्थ पर वास्तविक रूप से टहरने की कुल अवधि हेतु तथा क्र. 24.0 के अंतर्गत दरों पर आउस्टेज पोतों के 'अंदर स्थानांतरण' तथा 'आहर स्थानांतरण' हेतु शिफ्टिंग प्रभार।
नोट	उपयुक्त प्रभार (प्रायोरिटी/आउस्टिंग प्रायोरिटी) निम्नलिखित कार्टियों के लिए प्रभारित नहीं होंगे :-	
i)	सुरक्षा कार्गो होनेवाले, सुरक्षा प्राधिकारों द्वारा मंजूर किए गए बर्थों पर लिए (उनके लिए सुरक्षा प्राधिकारों प्रमाणपत्र प्रस्तुत किए गए) बरतल।	
ii)	गुडविल बिजिट पर आनेवाले सुरक्षा बरतल।	
iii)	महामागर विकास विभाग द्वारा अर्थकटिका यात्रा के लिए किए गए बर्थों पर लिए गए बरतल।	
iv)	जहाजरानी मंत्रालय द्वारा विशेष छूट प्राप्त अन्य कोई भी बरतल।	
v)	विशेष कार्गो होनेवाले, सामान्य नीति के तहत अनुरूप कार्गो के हैंडलिंग हेतु आश्रित बर्थ में रखे गए बरतल के लिए 'प्रायोरिटी/आउस्टिंग प्रायोरिटी' प्रदान करने के एवज में कोई शुल्क प्रभारित नहीं होता है। तथापि, जब भी निम्नलिखित अंतर्गत कार्गो वाले बरतल को 'प्रायोरिटी/आउस्टिंग प्रायोरिटी' दिया जाएगा, तो 'प्रायोरिटी/आउस्टिंग प्रायोरिटी' प्रदान किया जायेगा, जो भी स्थिति हो, शुल्क की वसूली करेगा। किसी बर्थ पर किसी विशेष यूजर को विशेष मुविधा दिए जाने पर 'प्रायोरिटी/आउस्टिंग प्रायोरिटी' प्रदान करने जाने का शुल्क प्रभार्य होगा। यह शुल्क अन्य बरतल पर भी प्रभार्य होगा यदि यूजर विशेष को विशेष मुविधा दिए जाने पर 'प्रायोरिटी/आउस्टिंग प्रायोरिटी' प्रदान कर बर्थ में बरतल रखने की अनुमति दी गई हो।	
vi)	'प्रायोरिटी/आउस्टिंग प्रायोरिटी' प्रदान करने का शुल्क उन बरतल में भी नहीं लिया जाता है, 'प्रायोरिटी/आउस्टिंग प्रायोरिटी' की विशेष अनुमति प्राप्त होते हुए भी जो बरतल सामान्य लोग पर अपनी पारी सेवर्थ किए जाते हैं।	
vii)	'प्रायोरिटी/आउस्टिंग प्रायोरिटी' प्रदान करने का शुल्क उन बरतल में भी नहीं लिया जाता है, जो मरगारी अनुमति के दीर्घावधिक लीज पर दिए गए बर्थ पर प्रयोग जाते हैं एवं लेस्सी के खाते पर होते हैं। तथापि, अन्य उपयोग के लिए लीजवाले बर्थ पर 'प्रायोरिटी/आउस्टिंग प्रायोरिटी' की मुविधा प्राप्त कर बरतल बर्थ किए जाने से यह शुल्क प्रभारित किया जाता है।	

एस.22	मूरिंग / एंकरेज			
एस.22.1	जब बरतल को कडीएस /एचडीसी के डीक बर्थ / रिवर मूरिंग या अन्य किसी मूरिंग / एंकरेज में मूर /एंकर किया जाये तो निम्नलिखित दरों पर शुल्क प्रभारित किए जाते हैं :-			
	क्र. सं.	बरतल का विवरण एवं कब्जा का विवरण	दर - प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका अंश - विदेशी व्यापार में लगे बरतल के लिए (यू एस डॉलर में)	दर - प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका अंश - तटीय व्यापार में लगे बरतल के लिए (रुपए में)
	1.	किसी डीक बर्थ में मूर किए गए बरतल	0.138 सेन्ट्स	0.023 रुपए
	2.	किसी रिवर मूरिंग / अन्य किसी मूरिंग में मूर किए गए बरतल	0.069 सेन्ट्स	0.0115 रुपए
	3.	किसी रिवर एंकर या अन्य किसी एंकर में एंकर किए गए बरतल	0.040 सेन्ट्स	0.00575 रुपए
एस.23	विविध:			
एस.23.1	विविध सेवाओं के लिए बरतल से निम्नलिखित दरों पर प्रभार वसूले जाएंगे :			
	क्र. सं.	सेवाएं	विदेशी व्यापार में लगे बरतल के लिए (यू एस डॉलर में)	तटीय व्यापार में लगे बरतल के लिए (रुपए में)
	1.	माग पर विशेष कार्य हेतु लांच	115 प्रति घंटा	2999.00 प्रति घंटा
	2.	फायर फ्लाट का किराया	1150 प्रति दिन	29900.00 प्रति दिन
	3.	स्कीन डायवर / गैस मास्क डायवर का किराया	11.50 प्रति घंटा	299.00 प्रति घंटा
	4.	ड्रेस डायवर का किराया	230 प्रति घंटा	5980 प्रति घंटा
	5.	डायविंग संबंधी कार्य हेतु नियुक्त अतिरिक्त श्रमिक	3.45 प्रति व्यक्ति घंटा	86.25 प्रति व्यक्ति घंटा
	6.	स्वच्छ जल की आपूर्ति :		
		क) पाइपलाइन के द्वारा	6.44 प्रति 1000 लिटर	172.50 प्रति 1000 लिटर
		ख) वाटर बार्ज के द्वारा	8.05 प्रति 1000 लिटर	215.05 प्रति 1000 लिटर
	7.	बिजली की आपूर्ति	0.2875 प्रति यूनिट जमा 34.50 रुपए संस्थापना प्रभार	5.75 प्रति यूनिट जमा 575.00 रुपए संस्थापना प्रभार



	8.	यात्रा वाहक वेसल के लिए अतिरिक्त प्रभार	--	प्रति पूर्ण यात्रा 5750.00 अथवा प्रति घंटा के लिए 2875.00
एस.23.2		एस.23.1 (1 से 5) के अंतर्गत किसी मांग के निरसन के लिए उस सेवा विशेष पर प्रयोज्य दर का 10% शुल्क प्रभारित किया जाएगा।		
एस.23.3		पी ओ एल टैंकर/ केओपीटी में हैंडल किए जानेवाले अन्य वेसल के बैलास्ट-वाटर ट्रिटमेंट के लिए निम्नलिखित दर पर शुल्क प्रभारित होगा :-		
		वेसल का आकार	विदेशी व्यापार में लगे वेसल के लिए (यू एस डॉलर में)	तटीय व्यापार में लगे वेसल के लिए (रुपए में)
		वेसल 5000 जीआरटी तक	552.00 प्रति पोत	14375.00 प्रति पोत
		वेसल 5000 जीआरटी से 20000 जीआरटी तक	1035.00 प्रति पोत	27025.00 प्रति पोत
		वेसल 20000 जीआरटी से अधिक	5175.00 प्रति पोत	135125.00 प्रति पोत
एस.23.4		एस.23.3 के अंतर्गत किसी मांग के निरसन के लिए उस सेवा विशेष पर प्रयोज्य दर का 20% शुल्क प्रभारित किया जाएगा।		

एस.24	<u>वेसल का टोबेज एवं पायलटेज</u>				
एस.24.1	सैंडहेड से कोलकाता डॉक सिस्टम या हल्दिया डॉक कंप्लेक्स के किसी स्थान पर सीधे या इनवार्ड जर्नी के समय किसी अन्य स्थान से होते हुए पायलटिंग तथा पुनः सीधे या आउटवार्ड जर्नी के समय सैंडहेड तक लौटने में पायलटिंग शुल्क निम्नलिखित दर से प्रभारित होगा :-				
	क्र.सं.	विवरण	30000 जीआरटी तक के लिए	30000 से अधिक एवं 60000 तक जीआरटी के लिए	60000 से अधिक जीआरटी के लिए
	1	विदेशी व्यापार में लगे वेसल	न्यूनतम 1610 डॉलर के अधीन 74.003 सेंट	300001 से 60000 जीआरटी पर 22200.90 डॉलर + 59.202 सेंट प्रति जीआरटी	60000 से अधिक जीआरटी पर 39961.50 डॉलर + 51.801 सेंट प्रति जीआरटी
	2	तटीय व्यापार में लगे वेसल	न्यूनतम 29900/- रुपए के अधीन 13.662 रुपए प्रति जीआरटी	300001 से 60000 जीआरटी पर 409860.00 रुपए + 10.9296 रुपए प्रति जीआरटी	60000/- से अधिक जीआरटी पर 737748 रुपए + 9.5634 रुपए प्रति जीआरटी
	3	केवल अंदमान और केओपीटी के बीच चलनेवाले वेसल	न्यूनतम 13156/- रुपए के अधीन 13.029 रुपए प्रति जीआरटी	300001 से 60000 जीआरटी पर 396733.20 रुपए + 10.419 रुपए प्रति जीआरटी	60000/- से अधिक जीआरटी पर 703251.45 रुपए + 9.108 रुपए प्रति जीआरटी
एस.24.2	सैंडहेड से वास्तविक जेटी या सागर / डायमंड हार्वर एंकरेज अथवा डायमंड हार्वर में नीचे किसी अन्य रिवर एंकरेज तथा लौटने के लिए, लेकिन कोलकाता डॉक सिस्टम या हल्दिया डॉक कंप्लेक्स के किसी स्थान में पायलटेज की आवश्यकता नहीं हो तो पायलटेज में ऊपर एस.24.1 में निर्दिष्ट दर पर 25% की छूट की अनुमति है।				
एस.24.3	सैंडहेड से केवल हल्दिया एंकरेज तथा तथा लौटने के लिए, लेकिन कोलकाता डॉक सिस्टम या हल्दिया डॉक कंप्लेक्स के किसी स्थान में पायलटेज की आवश्यकता नहीं हो तो पायलटेज में एस.24.1 में निर्दिष्ट दर पर 20% की छूट की अनुमति है।				
एस.24.4	इनवार्ड और आउटवार्ड जर्नी के लिए एस.24.1 में निर्दिष्ट दर का 50% प्रयोज्य होगा।				

एस.24.5	इंडियन पोर्ट एक्ट, 1908 के सेक्शन 31 के उपबंधों के तहत निदेशक, मेरिन विभाग से रिवर पायलट की सेवाओं से छूट की स्वीकृति प्राप्त कर प्रवेश करनेवाले और निकलनेवाले वेमल पर इनवार्ड जर्नी या आउटवार्ड जर्नी, स्थिति जो भी हो, के लिए न्यूनतम शुल्क परिसर ऊपर लिखित दरों में 30% की छूट दी जाएगी।
एस.24.6	एचएसएच वेमल के मामले में उपर्युक्त दर में वजन की वर्थिंग एवं फिल्टिंग शुल्क भी शामिल है।
एस.24.7	टोविन टन/ लॉज, यदि हो, सहित निम्नित्त दुबकर / विदेशी वजरा / तटीय वजरा के पायलटिंग हेतु ऊपर एस.24.1 तथा एस.24.4 में उल्लिखित दरों, जो भी स्थिति हो, का 50% प्रभावित किया जाएगा।
एस.24.8	यदि कोई वेमल एक ही वर्थिंग में डोलकरता डॉक सिस्टम और इन्डिया डॉक कंप्लेक्स में आता है। इनवार्ड जर्नी के लिए शुल्क दर डॉक सिस्टम वमूलका जहाँ वेमल पहले आता है और आउटवार्ड जर्नी के लिए दूसरा डॉक सिस्टम शुल्क की वसूली करेगा।
एस.24.9	एचडीसी एवं वज वज (मागर/ डायनेट/ हाकी/ गवतक या केडीएस) के किसी स्थान पर वेमल की आवाजाही के लिए, यहाँ वह एस.24.1 में स्थाननिर्दिष्ट इनवार्ड या आउटवार्ड जर्नी का हिस्सा नहीं होता हो, तो प्रत्येक भूवनेट के लिए टोवेज तथा पायलटिंग एस.24.1 में उल्लिखित दर का 40% होगा और वहाँ तक वसूली जहाँ से यात्रा प्रारंभ होगी।
एस.24.10	करीएम और एचडीसी बिजिट करने के लिए जब किया वेमल को कार्गो/कंटेनर के कार्य हेतु अन्य डॉक सिस्टम में न आते हुए संदर्भ में जाने की आवश्यकता हो तो पूरे वायन के लिए टोवेज तथा पायलटिंग एस.24.1 में निर्दिष्ट दर का 1.5 गुणा होगा। उक्त 50% अतिरिक्त टोवेज तथा पायलटिंग की वसूली वह डॉक सिस्टम होगा जहाँ वेमल सैडरूड होत हुए अंतिम रूप में पहुँचता है।

24.11	शिफ्टिंग शुल्क		
	पोर्ट की सुविधा को छोड़कर, वेमल की शिफ्टिंग के लिए निम्नलिखित दरों पर शुल्क प्रयोज्य होंगे :-		
क्र.सं.	शिफ्टिंग का प्रकार	प्रत्येक शिफ्टिंग के लिए दर प्रति ट्रीआरटी	
		विदेशी थापार में लगे वेमल के लिए (यू एस डॉलर में)	तटीय थापार में लगे वेमल के लिए (रुपए में)
a)	केवल केडीएस और एचडीसी व अंदर	न्यूनतम 115 अमरीकी डॉलर के अर्ध 11.5 सेंट	न्यूनतम 2375.00 रुपए के अर्ध 2875
b)	केडीएस और एचडीसी के बाहर	न्यूनतम 138.00 अमरीकी डॉलर के अर्ध 13.8 सेंट	न्यूनतम 3450.00 रुपए के अर्ध 345
नोट:			
i) केडीएस से एचडीसी तक वेमल की शिफ्टिंग या इसके विपरीत, जो एस.24.1 में यथानिर्दिष्ट इनवार्ड/ आउटवार्ड जर्नी का हिस्सा हो, तो उपर्युक्त दर पर शुल्क लिया जाएगा एवं प्रत्येक डॉक सिस्टम 50% शुल्क की वसूली करेगा।			
ii) पोर्ट की सुविधा हेतु वेमल की शिफ्टिंग किए जाने पर कोई शुल्क नहीं लिया जाएगा।			
उक्त प्रयोजनार्थ पोर्ट की सुविधा का अर्थ निम्नलिखित है :-			
i)	सेलिंग और / या बर्थ की ओर शिप को ले जाने के लिए डबल-बैन्ड शिप की शिफ्टिंग करना।		
ii)	जो शिप शिफ्टिंग चार्ज दे रहा हो एवं आउटसिंग प्रायोरिटी प्राप्त हो तो उस शिप की सुविधा के लिए किसी वर्किंग बर्थ से दूसरे वर्किंग बर्थ में शिफ्टिंग करना। अमेरिकी शिप को प्रायोरिटी चार्ज की छूट प्राप्त हो और संगत शिप बर्थ पर बेकार या कार्गो हैंडलिंग कार्य के बिना पड़ा न हो तो ऐसी स्थिति में शिफ्टिंग को 'पोर्ट की सुविधा' माना जाएगा।		
iii)	एमओयू प्रायोरिटी वाले शिप की सुविधा के लिए वर्किंग बर्थ से दूसरे स्थान पर शिप को ले जाना, यशर्त उसी एमओयू के अंतर्गत वह प्रायोरिटी मानदंड को पूरा करता हो जिसके अंतर्गत दूसरी शिप की सुविधा मिलती हो।		

iv)	एमओयू वाले बर्थ के दूसरी शिप ( उम्मी एमओयू के अंतर्गत सुविधाप्राप्त शिप को छोड़कर ) द्वारा उपयोग में लाने के कारण एमओयू सुविधा महित आनेवाली शिप को एमओयू वाले बर्थ से अलग बर्थ का एंलॉटमेंट कर शिफ्टिंग किया जाता ।
v)	कार्गो प्रायोरिटीप्राप्त शिप की सुविधा के लिए शिप को किसी बर्किंग बर्थ से दूसरे स्थान पर शिफ्ट करना । वेमल की कार्गो अग्रता का अर्थ है विशिष्ट कार्गो वहन करनेवाली शिप को बर्थ विशेष में हैंडल किया जाता ।
vi)	अग्रताप्राप्त किसी अन्य वेमल की सुविधा के लिए शिप को पास के बर्थ में शिफ्टिंग करना एवं जबतक वेमल को शिफ्ट न किया जाए दूसरा वेमल पासवाले बर्थ में लंबाई या दूसरे तकनीकी कारण से बर्थ नहीं किया जा सकता है ।
vii)	बर्थ की ड्रेजिंग, मरम्मत एवं रख-रखाव या पोर्ट के समरूप किसी अन्य कार्य के लिए शिप को एक बर्थ/स्थान से किसी दूसरे स्थान पर शिफ्ट करना ।
viii)	बीच में दूसरी शिप को ठहराने के लिए कार्यरत शिप की पुनर्व्यवस्था हेतु एक बर्थ/स्थान से दूसरे स्थान पर शिफ्ट करना ।
ix)	तूफानी मौसम की वजह से अन्य कार्यरत शिप को अपने स्थान पर कार्य नहीं कर पाने के कारण उसके स्थान पर ठहराने के लिए शिप की शिफ्टिंग करना ।
x)	उपयुक्त तरंग या एजेंट द्वारा पायलट की बुकिंग व्यवस्था के वाकजुद पायलट उपलब्ध नहीं होने के कारण कार्गो कार्य के पूरा होने के बाद बर्थ से प्रतीक्षा स्थान पर शिप की शिफ्टिंग करना ।
xi)	प्रतीक्षारत शिप ( अग्रता पर लाए गए शिप महित एवं एजेंट के अनुरोध पर विपत्तिग्रस्त शिप को छोड़कर ) की बर्किंग बर्थ में शिफ्टिंग ।
xii)	एमएचसी की खराबी की वजह से केडीएस में कंटेनर शिप की किसी एमएचसी बर्थ से गैर-एमएचसी बर्थ में शिफ्टिंग करना ।
xiii)	केडीएस के सीपीवाई में जमा हुए निर्यात को रखने के लिए कंटेनर शिप का गैर-सीपीवाई बर्थ से सीपीवाई बर्थ में शिफ्टिंग करना ।
xiv)	एमएचसी की खराबी के कारण किसी शिप का एक एमएचसी बर्थ से दूसरे एमएचसी बर्थ में शिफ्टिंग करना ।

एस.24 .12	एजेंट / शिप के मालिक/ किराए पर लेनेवाले द्वारा बर्थ/वाय/ रिवर मूरिंग/ एंकरेज से हुलाए अवधि के लिए निर्धारित समय से 24 घंटा पहले पायलट की बुकिंग कैंसिल करवाने से विदेशी व्यापार और तटीय व्यापार में लगे वेमल पर क्रमशः प्रति कैंसिलेशन 6302/- की दर से निरसन शुल्क प्रभारित किया जाएगा । पायलट/ टग की अनुपलब्धता या कार्यक्षम नहीं होने के कारण गेट बंद होने या पोर्ट को मान्य अन्य किसी कारण से पायलट बुकिंग के कैंसिलेशन के लिए कोई शुल्क नहीं लिया जाएगा ।
एस.24 .13	ट्रायल पर वेमल की गार्डेन रीच तक और उससे ऊपर तक पायलटिंग के लिए रु.11500 की दर से तथा गार्डेन रीच से नीचे पायलटिंग के लिए रु.28750 की दर से शुल्क प्रभारित किया जाएगा ।
एस.24 .14	सैंडहेड पर लाइटिंग ऑपरेशन करने के लिए मदर वेमल के लिए, विदेशगामी वेमल के लिए प्रति जीआरटी 5.75 एवं तटीय वेमल के लिए प्रति जीआरटी रु.1.54 की दर से समेकित शुल्क (एंकरेज सहित लेकिन सेक्शन 24 के अनुसार पोर्ट ड्यूज छोड़कर ) प्रभारित होगा । मदर वेमल से कार्गो डिसचार्ज कर दूसरे पोर्ट में जानेवाले सहायक वेमल के लिए बढी दर लागू होगी ।
एस.24 .15	एस.24.1, एस.24.4, एस.24 .9 एवं एस.24.11 के अंतर्गत निर्धारित दरों में टग/ लांचर्स एवं वेमल के मूरिंग / अतमूरिंग एवं यथावश्यक टर्निंग सर्विसेज, शिप मालिक/ एजेंट/ किराएदार की विशेष मांग पर अतिरिक्त टग या लांचर सेवा उपलब्ध कराए जाने की स्थिति को छोड़कर, शामिल हैं ।

एस.24 .16	शिप मालिक/ एजेंट/ किराएदार की मांग पर कोलकाता पोर्ट ट्रस्ट टग/ डिसचैच वेसल/ सर्वे वेसल/ एंटीपॉल्यूशन वेसल आदि के उपयोग के लिए निम्नलिखित दरों पर शुल्क प्रभारित किए जाएंगे :-			
	क्र.सं.	विवरण	विदेशी व्यापार में लगे वेसल के लिए (यू एस डॉलर में)	तटीय व्यापार में लगे वेसल के लिए (रुपए में)
	i)	1000 आईएचपी से अनधिक वेसल के लिए	प्रति प्रचालन 690 डॉलर की न्यूनतम राशि के अधीन 230 डॉलर प्रति घंटा	प्रति प्रचालन 17940 की न्यूनतम राशि के अधीन 5980.00 प्रति घंटा

	ii)	1000 आइएचपी के प्रति घंटा प्रचालन 862.50 डॉलर को न्यूनतम वेसल के लिए	प्रति घंटा प्रचालन 287.50 डॉलर को न्यूनतम वेसल के लिए	प्रति घंटा प्रचालन 22425 को न्यूनतम वेसल के लिए 7475.00 प्रति घंटा
नोट:	अवधि की गणना ऑपरेशन के लिए वेसल की स्थिति के समय से लेकर लौट आने के समय तक या दूसरे कार्य में लगाए जाने तक, जो भी पहले हो, होगी।			
एम.24 .17	कोलकाता पोर्ट ट्रस्ट टर्म्स / वेसल का उपयोग मालवेज ऑपरेशन के लिए किए जाने पर 25% अतिरिक्त शुल्क प्रभावि किया जाएगा।			
एम.24 .18	सांग पर टोवेज सहायता/ मालवेज ऑपरेशन के लिए कोलकाता पोर्ट ट्रस्ट टर्म्स / वेसल का उपयोग किए जाने की स्थिति में शिप मालिक/ एजेंट को वार्षिक धीरे-धीरे 20% अदा करना होगा। उस परिस्थिति में दुर्घटना होने पर किराएदार में फिक्स्ड शुल्क का दावा स्वीकार नहीं किया जाएगा।			
एम.25	पोर्ट ड्यूज			
एम.25 .1	समुद्रगामी वेसल जो कोलकाता पोर्ट में प्रवेश करेंगे, उन पर निम्नलिखित दर पर पोर्ट ड्यूज प्रभारित किया जाएगा। पोर्ट में उन वेसल की प्रत्येक प्रवेश के लिए ड्यूज प्रभारित होगा।			
क्र.सं.	वेसल का विवरण			दर प्रति जीआरटी
i)	विदेशी व्यापार में लग वेसल			34.50 सेन्ट्स
ii)	तटीय व्यापार में लग वेसल जो अडमिन और कंआपीटी के बीच नहीं चलते हैं।			9.2345 रुपये
iii)	तटीय व्यापार में लग वेसल जो अडमिन और कंआपीटी के बीच चलते हैं। (भारतीय करेंसी में)			5.336 रुपये
iv)	वेलास्ट में प्रवेश करने वाले वेसल जो पैसेंजर वाहक नहीं हैं।			ऊपर क्र.सं. (i), (ii) एवं (iii) में यथानिर्धारित क्रमशः दरों का 75%
v)	प्रवेश करने वाले वेसल जो डिमार्स नहीं करते हैं तथा कोई कागों या पैसेंजर नहीं लेते हैं ( मरम्मत के लिए आवश्यक अनशिपमेंट एवं/या रि-शिपमेंट का छोड़कर )			ऊपर क्र.सं. (i), (ii) एवं (iii) में यथानिर्धारित क्रमशः दरों का 50%
vi)	सैंडहूड पर लाइटरिंग ऑपरेशन हेतु प्रयोग वेसल।			ऊपर क्र.सं. (i), (ii) एवं (iii) में यथानिर्धारित क्रमशः दरों का 25%
नोट:-				
i)	पृथक्कृत वेलास्ट वाले 'ऑयल टैंकर' पर पोर्ट ड्यूज के निर्धारण के लिए, 'अभ्युक्ति' कॉलम में यथामुचित घटाए गए टनेज हेतु उसका अंतरराष्ट्रीय टनेज प्रमाणपत्र प्राप्त किया जाएगा।			
ii)	खाली एनएसएच बजरो का लाने के लिए एनएसएच वेसल के 'संकड कॉल' के लिए कोई पोर्ट ड्यूज प्रभारित नहीं होगा।			
iii)	केडीएस एवं एचडीसी - दोनों विजिट करमेंट वाले वेसल के मामले में दोनों केडीएस एवं एचडीसी पोर्ट पर प्रयोज्य पोर्ट ड्यूज का 50% अदा करना होगा।			

## भाग- VII

## अंतर्देशीय वेसल एवं नत-प्रोपेल्ड वेसल के लिए वेसल संबंधी शुल्क

एम.26	इस अध्याय के अंतर्गत दर निम्नलिखित पर प्रयोज्य होंगी -		
	i)	सभी अंतर्देशीय वेसल एवं नत-प्रोपेल्ड वेसल ( विदेशी या तटीय के रूप में वर्गीकृत वेसल को छोड़कर )	
	ii)	वर्चुअल जेटी / सागर में कार्यरत सभी ड्रज/ताव/पनैटम/मोटर लांचर्स ( विदेशी या तटीय के रूप में वर्गीकृत वेसल को छोड़कर )	
एम.27	वेसल पर स्टेयल प्रभार		
एम.27.1	वर्थ/जेटी/डॉक वॉय/ या खिदीएर डॉक-नी, तगाजी मुभाय डॉक, बज वज ऑयल जेटी, हल्दिया डॉक में कोई भी स्थान का उपयोग करने वाले वेसल पर निम्नलिखित दरों पर स्टेयल प्रभार प्रभारित किया जाएगा -		
	क्र.सं.	अवधि	दर रुपए में
	1.	200 टन से कम वजन वाले वेसल पर -	
		i) प्रवेश की तारीख से 10 दिन तक	प्रति दिन या उसके भाग के लिए प्रति पोत 28.75
		ii) 11वां से 20वां दिन	प्रति दिन या उसके भाग के लिए प्रति पोत 57.50

		iii) 21 वें दिन एवं उसके बाद	प्रति दिन या उसके भाग के लिए प्रति पोत 172.50
	2.	200 टन एवं उससे अधिक वजन वाले वेसल	प्रति दिन या उसके भाग के लिए प्रति टन 0.69
एस.28 .2	केओपीटी के घोषित रिवरसाइड आईवीडब्ल्यू का उपयोग करने वाले वेसल पर निम्नलिखित दरों पर स्टेयल प्रभार प्रभारित किया जाएगा -		
	क्र.सं.	विवरण	दर रुपए में
	1.	नन-प्रोपेल्ड वेसल पर	
		i) 4 टन क्षमता तक	प्रति दिन या उसके भाग के लिए प्रति पोत 17.25
		ii) 4 टन से अधिक क्षमता	प्रति दिन या उसके भाग के लिए प्रति पोत 46.00
	2.	प्रोपेल्ड वेसल पर	प्रति दिन या उसके भाग के लिए प्रति पोत 80.50
एस.28 .3	केओपीटी के किसी अन्य रिवरसाइड जेटी /रिवर मूरिंग / रिवरसाइड लैंडिंग स्टेज का उपयोग करनेवाले वेसल पर, टुरिस्ट वेसल/ फेरी लांच को छोड़कर, रु.28.75 प्रति दिन की दर से स्टेयल प्रभार प्रभारित किया जाएगा ।		
एस.28 .4	केओपीटी के रिवरसाइड जेटी का उपयोग करने वाले टुरिस्ट /फेरी लांच पर रु.172.50 प्रति विजेट प्रति दिन की दर से प्रभार प्रभारित किया जाएगा ।		

एस.29	डॉक टोल		
एस.29.1	परिवद्ध डॉक में प्रवेश के लिए वेसल पर निम्नलिखित दर पर डॉक टोल की बमूली की जाएगी :-		
	क्र.सं.	क्षमता	दर रुपए में
	1.	15 टन तक	प्रति प्रवेश प्रति पोत 230.00
	2.	15 टन से ऊपर	न्यूनतम 230.00 रुपए और अधिकतम 4600.00 रुपए प्रति पोत के अधीन 10.35 रुपए प्रति टन

एस.30	नन-प्रोपेल्ड वेसल पर विविध शुल्क		
एस.30 .1	रु 97.75 प्रति टन की दर से रजिस्ट्रेशन फीस प्रभारित की जाएगी, न्यूनतम रु.575/- एवं अधिकतम रु. 11500/- प्रति क्राफ्ट ।		
एस.30 .2	वार्षिक लाइसेंस फीस रु.17.25 प्रति टन की दर से प्रभारित की जाएगी । न्यूनतम रु.345/- एवं अधिकतम रु.11500/- प्रति क्राफ्ट ।		
एस.30 .3	लाइसेंस की मान्यता अवाधे बढ़ाने के लिए वार्षिक लाइसेंस फीस का 25% प्रति माह की दर से फीस लिया जाएगा ।		

एस.30.4	नन-प्रोपेल्ड वेसल पर अन्य प्रभार निम्नलिखित दरों पर होंगे :-		
	क्र.सं.	सेवाएं	दर रुपए में
	1.	माझी लाइसेंस/ पैसेंजर क्राफ्ट के लिए लाइसेंस प्लेट/ डुप्लिकेट लाइसेंस	115.00 प्रति निर्गम
	2.	सर्टिफिकेट ऑफ रजिस्ट्री एवं लाइसेंस के स्वामित्व परिवर्तन का अनुमोदन	575.00 प्रति निर्गम
	3.	सर्टिफिकेट ऑफ रजिस्ट्री का डुप्लिकेट जारी करना	345.00 प्रति निर्गम
	4.	मालिक के वकैशॉप पर सर्वे करने की फीस :-	
		क) पोर्ट सीमा के भीतर	प्रति आगमन न्यूनतम 575/- रुपए और अधिकतम 1150/- रुपए के अधीन 17.25 रुपए प्रति टन
		ख) पोर्ट सीमा के बाहर	प्रति आगमन न्यूनतम 2300/- रुपए और अधिकतम 5750/- रुपए के अधीन 34.50 रुपए प्रति टन

5.	विशेष निरीक्षण करने तथा प्रमाणपत्र जारी करने की फीस		
	i) पोर्ट सीमा के अंदर निरीक्षण		
	क)	हल्दिया तक चलाने के लिए	1150.00
	ख)	विस्फोटक पदार्थ के वहन हेतु	1150.00
	पोर्ट सीमा के बाहर निरीक्षण		
	क)	हल्दिया तक चलाने के लिए	5750.00
	ख)	विस्फोटक पदार्थ के वहन हेतु	5750.00
6.	नए निर्माण के लिए ड्राइंग तथा प्लान की जाँच एवं अनुमोदन करने की फीस		2300.00 प्रति क्राफ्ट
7.	निर्माण / पुनर्निर्माण के दौरान कैंब्रिलाइजेशन पद्धति द्वारा निरीक्षण तथा तकनीकी परामर्श देने की फीस		
	पोर्ट सीमा के भीतर		
	क)	लकड़ी / गैर-धात्विक नाव	575.00
	ख)	स्टील / धात्विक नाव	1150.00
	पोर्ट सीमा के बाहर		
	क)	लकड़ी / गैर-धात्विक नाव	2300.00
	ख)	स्टील / धात्विक नाव	5750.00
8.	मांसी बुक की आपूर्ति		28.75 प्रति प्रतिनिधि
9.	दिशानिर्देश हेतु निर्देश पुस्तिका तथा निर्माण/पुनर्निर्माण एवं सर्वे की नियम पुस्तिका की आपूर्ति		230.00 प्रति प्रतिनिधि
10.	रि-राजिस्ट्रेशन का शुल्क		
	क)	लकड़ी / गैर-धात्विक नाव	345.00 प्रति क्राफ्ट
	ख)	स्टील / धात्विक नाव	1150.00 प्रति क्राफ्ट
नोट :	यदि विशेष निरीक्षण सर्वे और वार्षिक लाइसेंसिंग सर्वे एक ही दिन किए जाते हैं तो वार्षिक लाइसेंसिंग सर्वे के लिए फीस नहीं ली जाएगी।		

एस.30.5	लाइसेंस का पुनर्नवीकरण नहीं कराने पर कालकाता पोर्ट नियम, 1994 के नियम 83(2) के अनुसार दंड के रूप में लाइसेंस की अवधि समाप्त होने की तारीख में वार्षिक लाइसेंस फीस का दुगुना (कालातीत अवधि के लिए), न्यूनतम एक माह के लिए प्रभार लिया जाएगा।
---------	---

एस.31	अतिदेशीय तथा नन-प्रोटेज्ड क्राफ्ट के लिए टोवज एवं पायलटज
एस.31.1	यदि वेसल का पोर्ट की ओर से टोवज एवं पायलटज की सेवाओं की जरूरत हो, तो तटीय वेसल के लिए (अंशमान के वेसल को छोड़कर) एस.25.1 में यथानिर्धारित दर का 50% प्रभारित किया जाएगा। उसी प्रकार, शिफ्टिंग के लिए भी यदि पोर्ट सेवाएं देता है तो कोस्टल वेसल के लिए एस.25.10 में यथानिर्धारित दर का 50% प्रभारित किया जाएगा।
एस.31.2	यदि वेसल एस.31.1 में उल्लिखित पोर्ट से भेजा नहीं जाता है तो एस.29.1 में उल्लिखित डॉक टोल चर्ज लिया जाएगा।
एस.31.3	यदि इस दर मानदंड का भाग द्वारा व्यवस्थित किया गया कोई वेसल कोई ऐसी सेवा प्राप्त करता है जिसके लिए इस भाग में कोई दर निर्धारित नहीं की गई है तो तटीय वेसल पर प्रयोज्य दर लागू होगी।

**दर मान के भाग- VII के लिए नोट**

दर मान के भाग के अंतर्गत टन का अर्थ होगा घेसल का रजिस्टर्ड टन या समग्र रजिस्टर्ड टन, बशर्ते अन्यथा परिभाषित नहीं किया गया हो। जहाँ रजिस्टर्ड टन या समग्र रजिस्टर्ड टन अनुपलब्ध हो तथा मापन केवल घन मीटर में किया जाता है, उस हालत में प्रभारों की वसूली के लिए संपरिवर्तन गुणांक होगा - 1 घन मीटर = 0.36 रजिस्टर्ड टन।

**भाग- VIII**  
**स्लिपवे हायर चार्जेज**

एस.32	स्लिपवे हायर चार्जेज		
एस.32.1	उत्तरी बर्कशॉप कंप्लेक्स से लग भूमि के बैंक अप के साथ स्लिपवेज किराए पर लेने पर निम्नलिखित दर स प्रभार लिया जाएगा :-		
	अवधि	दर प्रतिदिन रूप में	
		स्लिपवे सं.1	स्लिपवे सं.2
	i) 1ला से 10वाँ दिन	1944.00	1134.00
	ii) 11 वें दिन से आगे	1836.00	1080.00
	iii)		1215.00

एस.32.2	उत्तरी बर्कशॉप कंप्लेक्स से लग भूमि के बैंक अप के बिना स्लिपवेज किराए पर लेने पर निम्नलिखित दर स प्रभार लिया जाएगा :-		
	अवधि	दर प्रतिदिन रूप में	
		स्लिपवे सं.1	स्लिपवे सं.2
	i) 1ला से 10वाँ दिन	1539.00	756.00
	ii) 11 वें दिन से आगे	1458.00	729.00
			756.00

**एस.32.1 एवं एस.32.2 के लिए नोट :**

विजली तथा पानी सहित अन्य सभी शुल्क की वसूली दर मानक के अनुसार की जाएगी।

**भाग - IX**  
**विशेष दर**

1. 1 अप्रैल 2004 के पहले सेवानिवृत्त केओपीटी के कर्मचारियों के पेशन दायित्व को पूरा करने के लिए स्केल ऑफ रेट्स के भाग-I से भाग-VIII में बधाउल्लिखित विभिन्न दरों के प्रतिशत के रूप में 1 जनवरी 2011 से 31 मार्च 2013 की अवधि, 2 वर्ष 3 माह के लिए विशेष दर में वसूली की जाएगी।
2. 1 जनवरी 2011 से 31 मार्च 2013 की अवधि में की जानेवाली वसूली की विशेष दरें पोर्ट के उपयोगकर्ताओं द्वारा दिये विभिन्न प्रभारों का 4% होंगी।
3. केओपीटी इस विशेष दर स प्राप्त राजस्व का उपयोग निर्धारित उद्देश्य से ही करेगा। इसके लिए केओपीटी इस संबंध में प्राप्ति और भुगतान कवर करते हुए अलग से एक एंकाउंट रखेगा।

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****NOTIFICATION**

Mumbai, the 14th February, 2011

**F. No. TAMP/6/2010-KOPT.**—In exercise of the powers conferred under Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Kolkata Port Trust for general revision of its Scale of Rates as in the order appended hereto.

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**

Case No. TAMP/6/2010-KOPT

The Kolkata Port Trust

....

Applicant

**ORDER**

(Passed on this 29th day of November, 2010)

This case relates to a proposal received from the Kolkata Port Trust (KOPT) for general revision of its Scale of Rates.

2.1. This Authority vide its Order dated 29 December 2006 disposed of the proposal received from the KOPT for general revision of its Scale of Rates (SOR). This Order was notified in the Gazette of India on 6 February 2007 vide Gazette No. 34. The revised SOR came into effect from 8 March 2007 after expiry of 30 days from the date of notification. This Authority prescribed validity of the revised SOR till 31 March 2009.

2.2. At the request of the KOPT, this Authority first extended the validity of the SOR till 30 September 2009 vide its Order dated 27 March 2009. Subsequently, this Authority vide its Order dated 23 October 2009 extended the validity of the Scale of Rates till 31 March 2010 subject to the condition that the surplus over and above the admissible cost and permissible return accruing to the KOPT after 1 April 2009 will be fully adjusted in the tariff to be fixed for the next cycle. In this backdrop, the KOPT has filed its proposal for general revision of its SOR.

3.1. The main points made by the KOPT in its general revision proposal dated 23 December 2009 are summarized below:

- (i). During the last revision, the rates were rationalized as far as possible, keeping the financial position of the port in mind. TAMP while approving the SOR had effected a reduction of 10% in all types of cargo and container related charges while notifying the SOR of the KOPT. Besides, the Special Rate of 10% was also discontinued due to fulfillment of the specific purpose for which the levy was approved.

(ii). Cargo and container related charges:

- (a). The principle of restoration of the said 10% reduction effected by TAMP has been followed in arriving at the proposed wharfage and onboard charges. In some cases, however, higher increase has been proposed considering the sensibility of the use of port infrastructure in general.

In case of POL, 10% restoration has been proposed which is necessitated due to underutilization of infrastructure due to shifting of crude handling from KOPT to Paradip Port with the commencement of operation of Haldia-Paradip Pipeline, even though the cost statement for the particular sub-activity may not call for such increase.

- (b). Some structural changes have been proposed in the wharfage and On-Board charges. In case of wharfage, the ad-valorem rate has been phased out as per tariff guidelines. Some regrouping of cargo has been made putting similarly placed cargo in one group.

In case of On-Board charges an attempt has been made to distinguish between cargo based on the type of handling. In case of low productivity cargo like Project Equipments, Machinery, higher rate has been proposed due to much higher manshift requirement.



- (c). Shore handling activity at Kolkata Dock System (KDS) involves various types of equipment as well as labour. Considering the substantial increase in the input cost and revenue to be generated, the shore handling rates have been proposed by restoration of 10% reduction effected by TAMP earlier and further increase thereafter by 50%.
- (d). The entire shore handling operation at HDC would be done by the contractor engaged for equipping berth No. 2 and 8. Rates of Shore handling charges have been proposed accommodating charges against all services to be rendered by the said contractor.
- (e). Composite box rate has been proposed covering wharfage, transfer between berth and yard, lift off at yard, and lift on for delivery or vice-versa along with appropriate rebate for services not rendered.
- (f). Rates for providing Mobile Harbour Crane (MHC) for bulk and break-bulk vessels as well as payloaders on board have been proposed considering the ad-hoc rate for providing MHC on board recently approved by the Board of KOPT as well as cost of deployment of pay loaders against bulk vessels.
- (g). A composite rate covering the despatch related services for both rail/ road bound cargo has been proposed including weighment charges to facilitate easier billing. A separate rate for weighment by Railway Weight Bridge has been included. The above rates have been included as "miscellaneous charges".
- (h). In the existing Scale of Rates, the cleaning charge has been included under "On-Board Charge" even though the activity is not an On-Board activity. Further, the cleaning is presently required for a number of cargo types, both at HDC and KDS.

Considering the above, cleaning charge has been included under "Miscellaneous Charge" and a number of cargoes, presently not there in the existing Scale of Rates have been included for levy of this charge. Considering the increase in the input cost, a rate of Rs.2 per tonne has been proposed as against Re.1.00 per tonne prescribed in the existing Scale of Rates.

- (i). A consolidated rate has been incorporated in the SOR for rail related services provided by port to CONCOR Terminal at Coal Dock Road of KDS.

(iii). Vessel related charges:

- (a). All the vessel related charges namely, Berth hire, Towage and Pilotage and Port Dues have been increased by 15% to recover part of the overall revenue deficit in the said activities. The miscellaneous charges have been increased at a higher rate considering general increase in input cost.
- (b). As per tariff guidelines, the rate applicable for a coastal vessel cannot be more than 60% of that for the corresponding foreign vessel. However, the existing rate for coastal vessels is much lower than the 60% of the rate applicable for corresponding foreign vessels which is not sustainable. Therefore, the coastal rate for all types of vessel related charges has been proposed at 60% of the rate applicable for foreign vessels, applying the foreign exchange rate of Rs.46.00 per US\$.
- (c). At HDC, pneumatic fenders have been procured at a considerable cost for safe berthing, double/ triple banking of vessels. The fenders would have to

tow to and fro when required, by use of small boats. Based on the inputs, a composite rate for hire of pneumatic fenders along with to and fro transport (within the present area under control of HDC) has been proposed. If the fenders are provided in case of double/ triple banking, the charge would be levied against the vessel which would be double banked and/ or triple banked.

- (d). Dry docking charges have been increased by 20%. The increase will not be applicable to KOPT vessels using the Dry Dock and the increase would be notional in nature. Accordingly, a discount of 20% against all dry dock charges for KOPT vessels will be applicable.
  - (e). The ship breaking charges has been increased by 50% considering revenue requirement and cost involved. This activity did not have any positive growth inspite of taking various tariff incentive measures in the last SOR.
  - (f). Some restructuring along with new rates have been proposed in respect of charges related to Inland vessels considering that larger barges are coming in the system due to restricted draught. These barges to a great extent may require the same facilities as for smaller ships.
  - (g). Slipway hire charges have been increased by 10% considering the general escalation.
- (iv). 10% Special Rate:
- (a). LIC has calculated that a corpus of Rs.1141.77 Crores will be required to meet the pension liability for about 27500 existing pensioners, who retired prior to 1.4 2004. An agreement has already been executed with LIC and during 2008-09, an amount of Rs.190 Crores has already been contributed. To meet the balance contribution of Rs.951.77 Crores, regular annual contribution of Rs.95 Crores should be generated by levy of 10% special rate on all services included in the Scale of Rates. The said requirement of Rs.951.77 Crores is, however, subject to change on the basis of revision of pension as well as dearness relief and value of the annuity to be further procured. It may not be possible for KOPT to meet the additional expenditure from internal resources. Once this fund is created, there would be no liability for pension payment to employees retired before 1 April 2004 and consequently, the same would reduce the Finance & Miscellaneous expenditure to considerable extent.
  - (b). The shortfall of Rs.376.87 Crores in the superannuation fund and Gratuity Fund created to meet the pension liability of the employees who retired after 31 March 2004 is proposed to be met from internal resources of KOPT generated through revision of Scale of Rates.
- (v). Scale of Rates:
- (a). Definition of "ad valorem" has been deleted.
  - (b). In the definitions of Shore handling charges, the loading / unloading functions at Hook point for transfer to / from stack yard has been specifically included for more clarity.
  - (c). With the appointment of contractor for equipping of Berth No. 2 and 8, various new types of charges like providing MHC for loading, unloading of vessel, dispatch related services for cargo delivery / receipt etc., have been included in the Scale of Rates.

- (d). Considering the practice being followed in all other major container ports / BOT terminals, the existing provision of payment of container charges by C&F agents in case of FCL containers has been amended. Accordingly, container related charges for all types of containers including FCL containers would be payable by Container Agent / Main Line Operators. The option of payment of the same by CFS / ICD operator has, however, been retained.

(vi). Others:

- (a). The Board of Trustees of KOPT has approved the proposal for general revision of the Scale of Rates in its Meeting held on 22 December 2009.
- (b). The Board of Trustees has also approved the KOPT's proposal for revision of Schedule of Rent for both KDS and HDC. The revenue implication arising out of the revision of Rent Schedule has been considered in the cost statements submitted for the general revision of the Scale of Rates.

3.2. The percentage increase sought by KOPT in its general revision proposal is given below:

- (i). 10% increase over the existing cargo / container related charges.
- (ii). 60% increase over the existing shore handling charges
- (iii). 15% increase over all the existing vessel related charges
- (iv). Ship-breaking charges has been increased by 50%
- (v). Slipway hire charges has been increased by 10%
- (vi). Cleaning Charge has been increased from the existing Re.1 / tonne to Rs.2 per tonne.
- (vii). 10% special rate on all services included in the SOR to meet the shortfall of around Rs.952 Crores in the corpus for liability for pension payment to employees retired before 1.04.2004.
- (viii). Port is contributing to superannuation fund and gratuity fund as per the provisions of Income Tax Act, 1961. Payments against pension liability are being met directly from the respective funds through LIC for the pensions retired after 31 March 2004. The aggregate of actuarial valuations of the superannuation fund as on 31 March 2009 and gratuity fund as on 31 March 2008 stands at Rs. 1412 Crores. The present fund position is Rs. 1035.13 Crores. The shortfall of Rs.376.87 Crores in the said funds is expected to be met from internal resources of KOPT generated through revision of Scale of Rates.

3.3. The KOPT has further submitted that wage revision of Port and Dock Workers is expected to be announced shortly. This will have an immediate annual impact of more than Rs.100.00 Crores at the present strength of more than 9000 employees and around 28000 pensioners. It has been stated by the port that it may not be possible for KOPT to meet the additional expenditure from the internal resources at the existing level of revenue. In consideration of the same, the Board of Trustees have requested TAMP to accord approval for an across the board ad-hoc increase of 10%, except Railway Board approved rates and Schedule of Rent, pending final decision of TAMP on the KOPT's proposal for revision of Scale of Rates.

4.1. The financial / cost implications as shown in the consolidated cost statement furnished by KOPT is summarized below along with the traffic projections:

(Rs. in Lakhs)

Particulars	Estimates at the existing level of tariff		
	2010-11	2011-12	2012-13
Cargo Traffic (in MMT) including container traffic	45.578	48.054	50.835
Container traffic (in TEUs)	5,20,000	5,50,000	5,80,000
Operating income	107503.91	112144.21	116779.95
Net surplus /(Deficit) after return.	-18109.61	-18903.40	-20616.25
Net Surplus / (deficit) as a percentage of operating income	-16.85%	-16.86%	-17.65%
Average Deficit	-17.12%		

4.2. An additional revenue to the tune of Rs.206.19 Crores, Rs.219.73 Crores and Rs.228.11 Crores is proposed to be generated during 2010-11, 2011-12 and 2012-13, respectively, with the proposed increase.

4.3. The KOPT has stated that it has noticed an error of omission at Clause S.3(v) of its proposed draft Scale of Rates, where the provision for option of payment of the container related charges by the CFS/ ICD Operators have not been incorporated. Thus, the KOPT has redrafted the Clause 3(v) and has requested to incorporate the following in the revised Scale of Rates:

*"All charges related to Load / Empty Containers including storage charges thereon shall be levied on Container Agents / Mail Line Operators (MLO). However, in case of container from / to ICDs / Customs Notified CFS, the concerned ICD / CFS operator can also pay the port charges.*

*However, after de-stuffing or prior to stuffing, the cargo related charges, if any, shall be levied on the owner of the cargo or his Clearing & Forwarding Agent / Handling Agent."*

5. As stated earlier, the validity of the SOR of KOPT was to expire on 31 March 2010. Since the KOPT has already filed its general revision proposal and recognising the time required for processing the case before its finalization, this Authority vide its Order dated 31 March 2010 has extended the validity of the existing SOR of the KOPT till 30 September 2010 subject to fully adjusting the additional surplus, if any, over and above the admissible cost and permissible return for the period post-1 April 2009 in the tariff to be determined.

6. In accordance with the consultative procedure prescribed, the KOPT proposal was forwarded to the BOT operators viz., TM International Logistics Limited (TMILL), International Seaports Haldia Private Limited (ISHPL) and to the concerned users/ user organisations for their comments. The comments received from TMILL and some of the users were forwarded to the KOPT as feedback information. The KOPT has responded to the comments of TMILL and the users.

7. The KOPT has again requested for approval for a special rate of 10% on the existing Scale of Rates of KOPT with immediate effect, in order to meet the extra financial burden resulting from revision of wages and salaries and pension and pensionary benefits of employees/ pensioners, till the new Scale of Rates comes into effect.

8.1. As the financial year 2009-10 was already complete, the KOPT was requested to update the cost statement with actuals for the year 2009-10. The KOPT was also requested to review the estimates for the years 2010-11 to 2012-13 based on the actuals for the year 2009-10.

8.2. At the request of KOPT, the KOPT was granted an extension of time upto 30 June 2010 to furnish the updated proposal. After a reminder, the KOPT furnished a revised proposal. A comparison of the key parameters in the Original proposal of KOPT filed in December 2009 and the revised proposal filed by KOPT in July 2010 is tabulated below:

(Rs. In Lakhs)

Particulars	As given by KOPT in December 2009			As given by KOPT in July 2010		
	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
Cargo Traffic (in MMT) including container traffic	45.578	48.054	50.835	47.143	48.054	50.835
Operating income	107503.91	112144.21	116779.95	106016.42	111910.61	116468.04
Net surplus /(Deficit) after return.	-18109.61	-18903.40	-20616.25	-18366.90	-17436.88	-19991.42
Net Surplus / (deficit) as a percentage of operating income	-16.85%	-16.86%	-17.65%	-17.32%	-15.58%	-17.16%
Average Deficit	-17.12%			-16.69%		

8.3. The financial / cost implications as shown by the activity-wise revised cost statement furnished by KOPT is summarized below:

(Rs. in Lakhs)

Particulars	Operating income (Rs.)				Net surplus /(Deficit) after return (Rs.)				Net Surplus / (deficit) as a percentage of operating income			Average Deficit
	2010-11	2011-12	2012-13	Total	2010-11	2011-12	2012-13	Total	2010-11	2011-12	2012-13	
Port as a whole	106016.42	112090.61	116468.04	334575.07	-18366.90	-17436.88	-19991.42	-55795.20	-17.32%	-15.58%	-17.16%	-16.69%
Cargo	48884.28	52893.17	55247.71	157025.16	-11811.88	-11821.23	-12942.73	-36575.84	-24.16%	-22.35%	-23.43%	-23.31%
Port & Dock	26573.00	27976.99	28970.44	83520.43	-16481.53	-15383.94	-16814.36	-48679.83	-62.02%	-54.99%	-58.04%	-58.35%
Railway	9387.19	9250.36	9820.50	28458.05	-2914.16	-3057.29	-3242.44	-9213.89	31.04%	-33.05%	-33.02%	-11.68%
Estate	21171.95	21970.09	22429.39	65571.43	12840.67	12825.58	13008.11	38674.36	60.65%	58.86%	58.00%	59.17%

9. Based on a preliminary scrutiny of the updated proposal furnished by KOPT, the KOPT was requested to furnish additional information/ clarifications on various issues. The KOPT has responded to our queries. While responding to our queries, the KOPT has updated its proposal in the light of the queries raised by us. The queries raised by us and reply of the KOPT are tabulated below:

Sl. No.	Our Queries	Reply of KOPT
A. (i).	<b>General</b> For the reasons stated at Paragraph no. 11(xvii)(e) of the Order dated 29 December 2006, this Authority had approved the proposal of KOPT to have common rates for both systems at KOPT viz., Kolkata Dock System (KDS) and Haldia Dock Complex (HDC), provided the common rate structure does not burden the HDC at the cost KDS. If the common rate structure puts a burden on the HDC or KDS, the KOPT will be required to file a proposal for review of its common rate structure at any point of time during the revised tariff cycle. In this backdrop, it is essential to determine the cost position of both the systems separately. In view of the above, the KOPT to furnish the following cost	(The KOPT has furnished the cost statement of KDS and HDC as a whole as well as for the various activities and sub-activities carried out in KDS and HDC separately.)  The uniform rates of two arms of Kolkata Port Trust, i.e. KDS and HDC enables each dock system to complement each other and thus to contribute to the total development of the port and better utilisation of the infrastructure. For this, KOPT as a corporate policy has decided to have common rate structure for KDS and HDC. The earlier difference in rate structure between KDS and HDC had created serious imbalances in traffic of two dock system, which not only acted as detriment to the Port finance but also affected quality of services. At the end of the day all liabilities including Tax liability are to be met by KOPT as a whole only.  Further, it is also an acceptable fact that no serious representation has been made by the users of KOPT, either in writing or during the hearing taken by TAMP at Kolkata on 25.08.2010 about the common rates structure as KOPT as a whole.

	<p>statements in the prescribed format:</p> <p>(a). KDS as a whole.</p> <p>(b). HDC as a whole</p> <p>(c). Various activities under KDS.</p> <p>(d). Various activities under HDC.</p>	
(ii).	<p>KOPT has stated that its pricing strategy is cost based. KOPT may bring out the impact of the anticipated improvement in the productivity on the unit price.</p>	<p>The overall cost based pricing strategy adopted by KOPT is adapted to the sensitivity of each cargo class. TAMP is well aware of the draft condition of the navigational channel leading to Kolkata Port. With the lowering of draft, dead freighting of vessels has increased and due to handling of bottom cargo, productivity improvement is getting increasingly difficult. However, to mitigate the problem, various measures have been initiated. Some of the measures so adopted by KOPT since last revision are:</p> <p>(a). Awarding contract for equipping of two berths at HDC. Under the contract, Mobile Harbour Cranes along with shore handling equipments have been deployed by the contractor. Once the contract starts work, the productivity of the two berths is expected to go up substantially.</p> <p>(b). To reduce the bottleneck of storage area, substantial quantum of storage area is presently being developed both at KDS and HDC.</p> <p>(c). To meet the challenges posed by substantial growth of container traffic at KDS, equipment fleet strength have been increased by hiring.</p> <p>(d). The port has also initiated action for constructing jetties at HDC on river under PPP scheme as well as by KOPT.</p> <p>(e). KOPT has also initiated action for opening a second dock at Shalukhali, where better draft is available.</p> <p>(vi). A number of CFSs have come up on KOPT's land in the vicinity of KDS. With the Import containers moving to those CFSs, the dwell time of import containers in port has reduced drastically, from around 9.5 days it has come down to around 4.5 days</p> <p>The aforesaid actions are expected to result in improvement of productivity. Particularly, once the contractor engaged in equipping of Berths at HDC commences operation, the productivity of these two berths is expected to rise sharply. At present, due to dependence on ship's gear for loading/ unloading of cargo and complete dependence on private operators for shore support, who often operate with inadequate fleet, the productivity of vessels gets affected. The customer is forced to pay a substantial amount to these private operators for the service without any control over the quality of the service. The rates charged by these</p>

		<p>operators are also not regulated unlike Port charges and consequently, the charges levied by these operators are often arbitrary.</p> <p>KOPT, through the instant contract has envisaged providing the comprehensive services to the users. The total payout of a user as per proposed rates is close to the total charges presently being paid by the users to Port as well as private operators without having the benefit of MHCs. At nearly the same price, the users would get the benefit of higher productivity of Mobile Harbour Cranes and complete shore handling support. As per the contract condition, the contractor is required to provide productivity of 20,000.00 MT per day output.</p>
(iii).	<p>In respect of Sl.No.4 of Form -1, KOPT has furnished only a comparative position of existing rates and proposed rates KOPT to furnish comparative position of existing conditionalities and proposed conditionalities to govern the proposed rates highlighting the changes in conditionalities proposed, if any, with justification.</p>	<p>(The KOPT has furnished a statement showing comparative position in respect of the existing conditionalities and amended conditionalities alongwith justification)</p>
(iv).	<p>The Cost statement furnished by KOPT reflects an average deficit of around 17% at the existing level of tariff for the years 2010-11 to 2012-13. However, in the statement furnished by KOPT to show the change in the average cost for typical port users as required at Sl. No. 5 of Form - 1, the KOPT has stated that with the proposed increase in the tariff of KOPT, the percentage increase in the bill value to the user will be in the range of 11% to 36% incase of cargo handling charges, 15% incase of vessel related charges of foreign vessels and in the range of 55% to 77% incase of vessel related charges of coastal vessels. In this regard, the KOPT to explain for the reasons for differential impact on different users as compared to the increase warranted by the deficit position in the cost statement.</p>	<p>In general, the pricing strategy adopted by KOPT is based on the intensity of usage of Port infrastructure, sensitivity of the cargo as well as deficit position of the respective services/ sub services.</p> <p>KOPT has proposed a moderate increase in rates of Crude &amp; POL traffic by way of restoring the 10% reduction in rate effected by TAMP during last revision. After the proposed increase, the customers of Crude &amp; POL traffic will be placed in the same footing as they were 10 years back. Moreover the increase is necessitated due to under utilisation of infrastructure created by port for the said traffic and shifting of substantial crude from KOPT to Paradip Port with the commencement of operation of Haldia-Paradip pipeline. Accordingly, considering the general rise in prices during the intervening period, the rate proposed is reasonable.</p> <p>In case of TNEB, it may be mentioned that KOPT is maintaining a facility, which exclusively caters to the requirement of TNEB. The cargo throughput of TNEB has reduced sharply in recent years, resulting in idling of the facility. From 3.41 MMT of Thermal Coal handled during 2005-06, the cargo throughput has fallen steadily over the last five years and during 2009-10 only 1.49 MMT of Thermal Coal was handled on account of TNEB. As the facility caters to TNEB exclusively, this fall in cargo throughput increases per tonne handling cost. The higher rise in rates in percentage terms in case of Export Thermal Coal has been necessitated due to the above reasons.</p> <p>Regarding Iron Ore, the existing rates are considerably lower than that of other cargo and hence higher increase have been proposed to reduce the difference. In the matter it may also be mentioned that in the Scale of</p>

		<p>Rates approved by TAMP in 2001, the rate applicable for handling of Iron Ore was Rs.70.00 per MT. However, to attract the Iron Ore traffic, the Board had approved levy of a much lower rate. This rate was revised to Rs.45.00 per MT [Rs.18.00 (wharfage) + Rs.27.00 (onboard)] during the last revision of the Scale of Rates. In the proposed Scale of Rates, KOPT has proposed higher increase in rates for Iron Ore (in percentage terms) to reduce the difference between the rates applicable for handling Iron Ore with other Bulk Cargo. The higher increase in wharfage rate has been necessitated considering the extent of use of infrastructure facility by Iron Ore traffic. However, it may be mentioned that even with the proposed increase, the wharfage of Iron Ore has been pegged at around 56% of that of other dry bulk cargo.</p> <p>In case of vessel related charges applicable to coastal vessel, the existing rates are substantially lower than the policy mandate of 60% of the foreign rates and accordingly, KOPT has proposed rate which is 60% of the rates applicable to foreign vessel considering exchange rate of Rs.46.00 per US\$, in line with the Govt. policy. It may also be mentioned that the existing rates applicable to coastal vessels, which is substantially lower than 60% of the applicable foreign rate, is not sustainable for years together and at some point of time the rates have to be hiked to the level of 60% of the rate applicable to Foreign vessel. These corrective measures have to be taken at some stage to reduce increase in subsidisation of Coastal vessel at the cost of Foreign Vessel.</p> <p>The proposal to peg the rates applicable to coastal vessel at 60% of the foreign vessel, considering an exchange rate of Rs.46.00 per US\$, has resulted in higher level of increase in rates for coastal vessels (in percentage terms).</p>
(v).	<p>The revised tariff guidelines stipulate that tariff should be linked to benchmark of the levels of productivity. The KOPT at Sl. No. 6 of its Form - 1 has stated that it will be submitting the details relating to the current performance and targeted objectives for productivity enhancement measures, separately. It has, however, not furnished the details till date. The KOPT to furnish the requisite details at the earliest. Such benchmark in the level of productivity may be included in the Scale of Rates as a conditionality governing the respective tariff items.</p>	<p>The lower draft resulting in a lower parcel load of vessels calling at KOPT creates serious bottlenecks with regard to productivity, as productivity of handling bottom cargo is far less than that of top cargo.</p> <p>As mentioned earlier, the KOPT has adopted various measures to increase productivity since last revision of the Scale of Rates. However, the actual effect of such measures in increase in productivity, particularly those relating to equipping of berths would be evident after the contract runs for some time. At this stage it is difficult to include a conditionality governing tariff items particularly in view of the problems associated with lower parcel load of vessels. However, during the next revision, KOPT will make an endeavour to include such conditionality.</p>
B.	<p><b><u>Comparison of actuals vis-à-vis estimates provided earlier:</u></b>          Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 requires this</p>	



	Authority to review the actual physical and financial performance at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff. In this context and with reference to Form – 7 of the tariff proposal filed by KOPT, the KOPT to clarify/ furnish the following:																									
(i).	In the Form – 7, the KOPT has compared the estimates of the years 2007-08 and 2008-09 with the actuals for the said period. Though this Authority had fixed tariff for the years 2007-08 and 2008-09 by relying upon the estimates for the said years, the past period analysis carried out in the last Order included the year 2006-07 which was based on estimates. In view of the above, KOPT to revise the Form -7 by including the comparison of the actuals with estimates for the year 2006-07 also.	The KOPT has furnished the revised Form-7 with inclusion of the figures for the year 2006-07.																								
(ii).	This Authority had effected a reduction of 10% in the (then) proposed Scale of rates of KOPT with effect from 8 March 2007. The KOPT is, therefore, to reduce the estimated income at the proposed level of tariff for the period 8 March 2007 to 2008-09 to give effect to the across the board reduction of 10% effected from 8 March 2007.	The cost statement 'at existing tariff' submitted by KOPT has been drawn considering the rates approved by TAMP.																								
(iii).	As can be seen from the Cost statements for the years 2006-07 to 2009-10, it is seen that the KOPT has transferred 50% of the income received from the BOT operators during the year 2006-07 and 2007-08 and 100% of the income received from the BOT operators during the year 2008-09 and 2009-10 to the Escrow account. In this context, it may be relevant to recall that this Authority vide paragraph no.11(vii) of its Order dated 29 December, 2006 has advised KOPT to create an Escrow account to transfer the accruals of the royalty/ revenue share received from the BOT operators to meet the infrastructure expenditure and furnish the details of the transaction in the	<p>KOPT created Escrow account against the royalty receipt in the year 2007-08 only. During 2007-08, while creating the Escrow account, appropriate amount relating to 2005-06 and 2006-07 was transferred to the said Account.</p> <p>However, the KOPT has furnished the details relating to royalty receipt during the year 2005-06 and 2006-07.</p> <p>(The summary of the statement furnished by KOPT showing the Escrow a/c is summarized below:</p> <p>(Rs. In Lakhs)</p> <table><tr><th>Particulars</th><th>2006-07</th><th>2007-08</th><th>2008-09</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th></tr><tr><td>1. Revenue share transferred to Escrow A/c. (50% of royalty income upto 2007-08 and 100% of royalty income from 2008-09 onwards)</td><td>931.78</td><td>832.99</td><td>2540.8</td><td>1814.79</td><td>1709.85</td><td>1709.85</td><td>1709.85</td></tr><tr><td>2. Amount utilized proposed to be Utilised from Escrow a/c for creation of infrastructure</td><td>0.00</td><td>0.00</td><td>2540.00</td><td>800.00</td><td>800.00</td><td>500.00</td><td>500.00</td></tr></table>	Particulars	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	1. Revenue share transferred to Escrow A/c. (50% of royalty income upto 2007-08 and 100% of royalty income from 2008-09 onwards)	931.78	832.99	2540.8	1814.79	1709.85	1709.85	1709.85	2. Amount utilized proposed to be Utilised from Escrow a/c for creation of infrastructure	0.00	0.00	2540.00	800.00	800.00	500.00	500.00
Particulars	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13																			
1. Revenue share transferred to Escrow A/c. (50% of royalty income upto 2007-08 and 100% of royalty income from 2008-09 onwards)	931.78	832.99	2540.8	1814.79	1709.85	1709.85	1709.85																			
2. Amount utilized proposed to be Utilised from Escrow a/c for creation of infrastructure	0.00	0.00	2540.00	800.00	800.00	500.00	500.00																			

Escrow account (to be) maintained. The KOPT has furnished such details in the Form-9 for the years 2007-08 onwards. The KOPT is, therefore, to furnish the details in Form - 9 for the years 2006-06 and 2006-07 also

Note:

(a). The KOPT has transferred 50% of the royalty amount earned by it from Berth no. 4A and 12 from the year 2002-03 to 2007-08 to the Escrow account. From the year 2008-09 onwards, KOPT has transferred 100% of the royalty amount earned by it from Berth no. 4A and 12 the Escrow account.

(b). There is a difference in the amount stated to be utilized/ proposed to be utilised by KOPT from the Escrow a/c for creation of infrastructure during the years 2010-11 to 2012-13 as given in the above statement and that given in Form - 9 by KOPT. The statement mentioned above shows an amount of Rs 800 lakhs, Rs.500 lakhs and Rs.500 lakhs for the years 2010-11 to 2012-13 respectively, whereas the Form - 9 shows an amount of Rs.600 lakhs, Rs.600 lakhs and Rs 625 lakhs for the years 2010-11 to 2012-13 respectively.)

(iv). The KOPT appears to have excluded some component relating to cost towards River Dredging and Maintenance of river as reimbursed by Government from the Port & Dock Charges as given in the Annual Accounts for the years 2006-07 to 2009-10. However, the quantum of amount not covered by the Government reimbursement and considered in the cost statement is not clear. In this regard, the KOPT to furnish the year-wise details of expenditure incurred towards River Dredging and maintenance of river and the reimbursement sanctioned by the Government.

The amount of dredging expenditure disallowed by Govt Audit for Subsidy for the years 2006-07 to 2009-10 has been adjusted against Port Dues

(The KOPT has furnished a statement showing the expenditure incurred on River dredging and River maintenance for the years 2006-07 to 2009-10. The details of the dredging expenditure statement furnished by KOPT is summarized below:

(Rs. In Lakhs)

Particulars	River dredging & Maintenance			Maintenance dredging of Shipping Channel			Total		
	Total Expenses	Certified by Govt	Disallowed	Total Expenses	Certified by Govt	Disallowed	Total Expenses	Certified by Govt	Disallowed
2006-07	5309.11	3296.35	2012.76	3365.02	2167.76	1197.26	8674.13	5464.11	3209.02
2007-08	5333.41	3519.69	1813.71	2606.75	2506.22	100.53	7940.16	6025.91	1914.25
2008-09	6332.30	4280.72	2051.58	30279.78	28271.53	2008.25	36612.08	31057.44	5554.64
2009-10	3178.48	6659.67	7619.81	34848.13	31167.53	3680.60	41626.61	37724.97	3901.64
Total	20453.30	17756.34	8354.24	127852.71	113171.33	14688.38	154506.01	136544.35	17961.66

(v). The sum of the depreciation figures under each of the heads viz., Cargo handling, Port & Dock, Railways, Estate and Management & administration Overheads as in the Annual Accounts for the years 2006-07 to 2008-09, matches with the amount of depreciation considered in the Cost statement for the years 2006-07 to 2008-09. However, the sum of depreciation under the above mentioned heads for the year 2009-10 as in the Annual Accounts is Rs.3298.70 lakhs, whereas the Cost statement reflects a figure of Rs.3431.56 lakhs. KOPT to explain the reason for the difference in the amount of depreciation and the difference to be reconciled.

The depreciation on the asset of KDS which was sold during the year could not be incorporated in the Form-4A. This is because as the concerned asset is no longer in the Block, the related depreciation on the same was also excluded. The difference in depreciation is solely due to the above.

The reconciliation statement furnished by KOPT is given below.

Depreciation as per Annual A/cs Rs.3431.59 lakhs

Less. Amount adjusted in connection with depreciation of asset sold during the year. Rs. 278.06 lakhs

Depreciation as in the Cost statement Rs.3153.53 lakhs

=====

(vi).	In its Cost statement, KOPT has considered an amount of Rs.12156.93 lakhs, Rs.12672.52 lakhs, Rs.16465.38 lakhs and Rs.19531.53 lakhs as Management & General Overheads for the years 2006-07 to 2009-10. However, Management & General Overheads as furnished in the Annual Accounts of the respective years less depreciation is Rs.12770.63 lakhs, Rs.13305.61 lakhs, Rs.17233.02 lakhs and Rs.20865.97 lakhs. The difference in the amount of Management & General Overheads shown in the Cost statement and Annual Accounts to be reconciled.	<p>The reconciliation statement furnished by KOPT is summarized below:</p> <table> <tr> <th></th><th data-bbox="1123 165 1256 190" data-cs="4">(Rs. In Lakhs)</th></tr> <tr> <th></th><th data-bbox="885 190 979 215">2006-07</th><th data-bbox="979 190 1073 215">2007-08</th><th data-bbox="1073 190 1169 215">2008-09</th><th data-bbox="1169 190 1256 215">2009-10</th></tr> <tr> <td data-bbox="607 215 885 264">Expenses as per Annual Accounts</td><td data-bbox="885 215 979 264">12992.90</td><td data-bbox="979 215 1073 264">13545.43</td><td data-bbox="1073 215 1169 264">17540.37</td><td data-bbox="1169 215 1256 264">21065.89</td></tr> <tr> <td data-bbox="607 264 885 287">Less: Depreciation</td><td data-bbox="885 264 979 287">222.27</td><td data-bbox="979 264 1073 287">239.82</td><td data-bbox="1073 264 1169 287">307.35</td><td data-bbox="1169 264 1256 287">332.81</td></tr> <tr> <td data-bbox="607 287 885 337">Less: Expenses included in dredging subsidy</td><td data-bbox="885 287 979 337">613.71</td><td data-bbox="979 287 1073 337">633.09</td><td data-bbox="1073 287 1169 337">767.63</td><td data-bbox="1169 287 1256 337">1078.92</td></tr> <tr> <td data-bbox="607 337 885 386">Amount shown in Cost statement</td><td data-bbox="885 337 979 386">12156.92</td><td data-bbox="979 337 1073 386">12672.52</td><td data-bbox="1073 337 1169 386">16465.39</td><td data-bbox="1169 337 1256 386">19654.16</td></tr> </table>		(Rs. In Lakhs)		2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	Expenses as per Annual Accounts	12992.90	13545.43	17540.37	21065.89	Less: Depreciation	222.27	239.82	307.35	332.81	Less: Expenses included in dredging subsidy	613.71	633.09	767.63	1078.92	Amount shown in Cost statement	12156.92	12672.52	16465.39	19654.16																																					
	(Rs. In Lakhs)																																																																	
	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10																																																														
Expenses as per Annual Accounts	12992.90	13545.43	17540.37	21065.89																																																														
Less: Depreciation	222.27	239.82	307.35	332.81																																																														
Less: Expenses included in dredging subsidy	613.71	633.09	767.63	1078.92																																																														
Amount shown in Cost statement	12156.92	12672.52	16465.39	19654.16																																																														
(vii).	KOPT has considered an amount of Rs.1720.12 lakhs, Rs.1034.18 lakhs, Rs.1333.44 lakhs and Rs.2408.21 lakhs as Finance & Miscellaneous Income for the years 2006-07 to 2009-10, in its Cost statement. The figures of the sub-heads under Finance & Miscellaneous Income in the Cost statement do not match with the figures of the sub-heads under Finance & Miscellaneous Income as shown in the Annual Accounts. The KOPT to explain the difference and reconcile. Also, Finance & Miscellaneous Income in the Annual Accounts for the years 2006-07 to 2009-10 reflects an item 'Prior period income'. The KOPT does not appear to have considered income under this item in the Cost statement. The reason for excluding the said income from the Cost statement to be explained.	<p>Prior Period expenditure and Prior period income have not been considered in the cost statement following TAMP's guideline.</p> <p>The reconciliation statement furnished by KOPT in respect of KDS is summarized below:</p> <table> <tr> <th></th><th data-bbox="1123 866 1256 891" data-cs="4">(Rs. In Lakhs)</th></tr> <tr> <th></th><th data-bbox="885 891 979 915">2006-07</th><th data-bbox="979 891 1073 915">2007-08</th><th data-bbox="1073 891 1169 915">2008-09</th><th data-bbox="1169 891 1256 915">2009-10</th></tr> <tr> <td data-bbox="607 915 885 965">F &amp; M Income as per Annual Accounts</td><td data-bbox="885 915 979 965">2465.33</td><td data-bbox="979 915 1073 965">5297.03</td><td data-bbox="1073 915 1169 965">3911.05</td><td data-bbox="1169 915 1256 965">3506.70</td></tr> <tr> <td data-bbox="607 965 885 988">Less: Interest on Investments</td><td data-bbox="885 965 979 988">1383.25</td><td data-bbox="979 965 1073 988">707.07</td><td data-bbox="1073 965 1169 988">1248.10</td><td data-bbox="1169 965 1256 988">1328.95</td></tr> <tr> <td data-bbox="607 988 885 1037">Less: Income relating to previous year</td><td data-bbox="885 988 979 1037">123.86</td><td data-bbox="979 988 1073 1037">3877.30</td><td data-bbox="1073 988 1169 1037">1872.39</td><td data-bbox="1169 988 1256 1037">331.23</td></tr> <tr> <td data-bbox="607 1037 885 1087">Amount shown in Cost statement</td><td data-bbox="885 1037 979 1087">958.22</td><td data-bbox="979 1037 1073 1087">712.66</td><td data-bbox="1073 1037 1169 1087">790.56</td><td data-bbox="1169 1037 1256 1087">1846.52</td></tr> </table> <p>The reconciliation statement furnished by KOPT in respect of HDC is summarized below:</p> <table> <tr> <th></th><th data-bbox="1123 1140 1256 1163" data-cs="4">(Rs. In Lakhs)</th></tr> <tr> <th></th><th data-bbox="885 1163 979 1188">2006-07</th><th data-bbox="979 1163 1073 1188">2007-08</th><th data-bbox="1073 1163 1169 1188">2008-09</th><th data-bbox="1169 1163 1256 1188">2009-10</th></tr> <tr> <td data-bbox="607 1188 885 1237">F &amp; M Income as per Annual Accounts</td><td data-bbox="885 1188 979 1237">10025.80</td><td data-bbox="979 1188 1073 1237">2667.50</td><td data-bbox="1073 1188 1169 1237">4455.90</td><td data-bbox="1169 1188 1256 1237">13334.43</td></tr> <tr> <td data-bbox="607 1237 885 1287">Less: Interest on Fixed deposits</td><td data-bbox="885 1237 979 1287">4976.57</td><td data-bbox="979 1237 1073 1287">1598.78</td><td data-bbox="1073 1237 1169 1287">1947.99</td><td data-bbox="1169 1237 1256 1287">3211.25</td></tr> <tr> <td data-bbox="607 1287 885 1336">Less: Interest on Motor car loan</td><td data-bbox="885 1287 979 1336">6.48</td><td data-bbox="979 1287 1073 1336">10.13</td><td data-bbox="1073 1287 1169 1336">15.64</td><td data-bbox="1169 1287 1256 1336">10.81</td></tr> <tr> <td data-bbox="607 1336 885 1384">Less: Income relating to previous year</td><td data-bbox="885 1336 979 1384">4258.98</td><td data-bbox="979 1336 1073 1384">694.11</td><td data-bbox="1073 1336 1169 1384">1890.71</td><td data-bbox="1169 1336 1256 1384">9349.47</td></tr> <tr> <td data-bbox="607 1384 885 1433">Less: Income on penalties on contract</td><td data-bbox="885 1384 979 1433">21.87</td><td data-bbox="979 1384 1073 1433">42.87</td><td data-bbox="1073 1384 1169 1433">58.67</td><td data-bbox="1169 1384 1256 1433">201.25</td></tr> <tr> <td data-bbox="607 1433 885 1483">Amount shown in Cost statement</td><td data-bbox="885 1433 979 1483">761.90</td><td data-bbox="979 1433 1073 1483">321.51</td><td data-bbox="1073 1433 1169 1483">542.89</td><td data-bbox="1169 1433 1256 1483">561.69</td></tr> </table> <p>(In spite of furnishing a Reconciliation statement, the sum total of the figures of the sub-heads under Finance &amp; Miscellaneous Income in the Cost statement do not match with the figures of the sub-heads under Finance &amp; Miscellaneous Income as shown in the Annual Accounts.)</p>		(Rs. In Lakhs)		2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	F & M Income as per Annual Accounts	2465.33	5297.03	3911.05	3506.70	Less: Interest on Investments	1383.25	707.07	1248.10	1328.95	Less: Income relating to previous year	123.86	3877.30	1872.39	331.23	Amount shown in Cost statement	958.22	712.66	790.56	1846.52		(Rs. In Lakhs)		2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	F & M Income as per Annual Accounts	10025.80	2667.50	4455.90	13334.43	Less: Interest on Fixed deposits	4976.57	1598.78	1947.99	3211.25	Less: Interest on Motor car loan	6.48	10.13	15.64	10.81	Less: Income relating to previous year	4258.98	694.11	1890.71	9349.47	Less: Income on penalties on contract	21.87	42.87	58.67	201.25	Amount shown in Cost statement	761.90	321.51	542.89	561.69
	(Rs. In Lakhs)																																																																	
	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10																																																														
F & M Income as per Annual Accounts	2465.33	5297.03	3911.05	3506.70																																																														
Less: Interest on Investments	1383.25	707.07	1248.10	1328.95																																																														
Less: Income relating to previous year	123.86	3877.30	1872.39	331.23																																																														
Amount shown in Cost statement	958.22	712.66	790.56	1846.52																																																														
	(Rs. In Lakhs)																																																																	
	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10																																																														
F & M Income as per Annual Accounts	10025.80	2667.50	4455.90	13334.43																																																														
Less: Interest on Fixed deposits	4976.57	1598.78	1947.99	3211.25																																																														
Less: Interest on Motor car loan	6.48	10.13	15.64	10.81																																																														
Less: Income relating to previous year	4258.98	694.11	1890.71	9349.47																																																														
Less: Income on penalties on contract	21.87	42.87	58.67	201.25																																																														
Amount shown in Cost statement	761.90	321.51	542.89	561.69																																																														
(viii).	In its Cost statement, KOPT has considered an amount of Rs.38269.33 lakhs, Rs.51383.57 lakhs, Rs.63648.99 lakhs and Rs.47717.41 lakhs as Finance & Miscellaneous Expenditure for the years 2006-07 to 2009-10. The figures of the sub-heads under	<p>The KOPT has furnished a reconciliation statement in this regard, relating to KDS and HDC separately.</p> <p>Regarding onetime expenses like arrear salary, it may be mentioned that the arrear salary on account of wage revision has now been charged in the cost statement for the respective years.</p>																																																																

Finance & Miscellaneous Expenditure in the Cost statement do not match with the figures of the sub-heads under Finance & Miscellaneous Expenditure in the Annual Accounts. The KOPT to explain the difference. The KOPT to confirm that one time expenses such as arrears of wages/ pension, VRS compensation are not included under this head of expenditure in the Cost statement.

The reconciliation statement furnished by KOPT in respect of KDS is summarized below:

	(Rs. In Lakhs)			
	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10
F & M Expenses as per Annual Accounts	8831.16	12223.88	19612.74	17255.77
Less: Interest on Government loan	269.50	214.92	175.97	150.91
Less: Transaction relating to previous year	1189.51	491.17	1103.36	60.53
Less: Share of Dredging subsidy	763.25	797.63	903.76	1559.17
Less: Unamortised debt charges	0.00	0.00	0.00	38.59
Less: Arrear salaries/ wages distributed during 2006-07 to 2008-09	0.00	0.00	0.00	3519.07
Add: Contribution to superannuation fund	5896.00	9300.00	4750.00	2250.00
Add: Contribution to Gratuity fund	375.00	50.00	2374.50	250.00
Amount shown in Cost statement	12879.90	20070.16	24554.15	14427.51

The reconciliation statement furnished by KOPT in respect of HDC is summarized below:

	(Rs. In Lakhs)			
	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10
F & M Expenses as per Annual Accounts	8277.50	8898.47	30336.38	24080.76
Less: Share of Interest on Loan	14.92	10.91	8.43	5.67
Less: Interest on Government loan	182.65	159.37	136.66	114.49
Less: Transaction relating to previous year	4.83	200.34	209.50	123.92
Less: Interest paid to contractors	0.00	15.96	1.68	0.00
Less: Dredging Expenditure	381.63	404.34	451.88	779.58
Less: Arrear Pay and allowances	0.00	0.00	3683.41	3541.38
Add: Contribution to Gratuity fund	1125.00	150.00	2374.50	750.00
Add: Contribution to superannuation fund	17688.00	27900.00	4750.00	6750.00
Add: Additional impact and pay due to wage revision	675.79	3087.40	3461.61	0.00
Amount shown in Cost statement	27182.26	39244.95	36430.93	27014.72

(In spite of furnishing a Reconciliation statement, the sum total of the figures of the sub-heads under Finance & Miscellaneous Expenses in the Cost statement do not match with the figures of the sub-heads under Finance & Miscellaneous Expenses as shown in the Annual Accounts.)

(ix). Though the opening balance of the Gross Block of Fixed Assets as on 1 April 2009 as given in the Annual Accounts of the year 2009-10 matches with the Opening Gross Block as furnished in the Form - 4A, the Net Block of Assets as on 31 March 2010 as given in the Annual Accounts of the year 2009-10 does not match with the Closing Net Block as furnished in

The difference is primarily due to the fact that the assets valuing Rs.31.17 crores (approx) purchased out of Escrow fund (created from proceeds of Royalty receipt) has not been considered as Capital Employed as per tariff guidelines.

	the Form – 4A. KOPT to reconcile the difference. It may be noted that there are slight variations in the amount of additions/deletions, depreciation figures of the Cost statement as compared to the actuals furnished in the Annual Accounts for the year 2009-10, which to be reconciled.											
(x).	<p>As mentioned at Paragraph no. 11(iv)(f) of the Order dated 29 December 2006, the KOPT was advised to furnish a detailed account of the 10% special rate duly certified by the Auditors within a period of three months from the date of Notification of the Order passed by this Authority. It was also mentioned that the surplus available in this separate account even after the adjustment considered upto January 2007 will be adjusted in the next review of the tariff of KOPT. Accordingly, the KOPT under cover of its letter number Fin/182/B dated 28 June 2007 has furnished the audited report/certificate for the 10% special rate. As seen from the letter, the following position emerges:</p> <p style="text-align: center;">(Amt. in crores)</p> <table><tr><td>Total revenue generated from 10% special levy as certified by the auditors for the period 2001-02 to 2006-07.</td><td>Rs.317.21</td></tr><tr><td>Total pension arrears liability</td><td>Rs.277.88</td></tr><tr><td>Excess collection from 10% special levy</td><td>Rs. 39.32</td></tr><tr><td>Excess collection estimated &amp; adjusted during last tariff review &amp; fixation</td><td>Rs. 26.70</td></tr><tr><td>Excess collection as per the report of auditor</td><td>Rs. 12.62</td></tr></table> <p>The KOPT has considered the value of Annuity to be purchased for payment of pension/retirement benefits for the employees who retired before 31 March 2004 (Refer table in Form 3A). The KOPT to consider to adjust the excess collection of Rs.12.62 crores either in the value of Annuity to be purchased and show the balance value of the Annuity to be purchased in the Cost statement or adjust the excess collection with the future estimated deficit.</p>	Total revenue generated from 10% special levy as certified by the auditors for the period 2001-02 to 2006-07.	Rs.317.21	Total pension arrears liability	Rs.277.88	Excess collection from 10% special levy	Rs. 39.32	Excess collection estimated & adjusted during last tariff review & fixation	Rs. 26.70	Excess collection as per the report of auditor	Rs. 12.62	The excess collection would be adjusted against the value of annuity to be purchased.
Total revenue generated from 10% special levy as certified by the auditors for the period 2001-02 to 2006-07.	Rs.317.21											
Total pension arrears liability	Rs.277.88											
Excess collection from 10% special levy	Rs. 39.32											
Excess collection estimated & adjusted during last tariff review & fixation	Rs. 26.70											
Excess collection as per the report of auditor	Rs. 12.62											

(xi).	From the comparison of the traffic figures estimated during the last general revision of KOPT for the years 2006-07 to 2008-09 with the actual traffic for the years 2006-07 to 2008-09, it is seen that the KOPT has actually handled an additional traffic of around 30% during the years 2006-07 to 2008-09. Accordingly, as recorded at Paragraph no. 11(vi)(d) of the Order dated 29 December 2006, the additional surplus accrued to KOPT due to variation in traffic will be set off in terms of Clause 2.13 of the revised tariff guidelines.	<p>The actual revenue from Cargo and Vessel activities of KOPT during 2006-07 to 2008-09 vis-à-vis that was relied upon by TAMP during last revision of Scale of Rates, it would be evident that the actual revenue was more by 12%, 13% and 4% during 2006-07, 2007-08 and 2008-09 respectively.</p> <p>As the difference between actual traffic handled vis-à-vis what was relied upon during last revision of Scale of Rates does not have financial impact of more than 20% in revenue terms, no adjustment of additional revenue accrued to KOPT due to variation of traffic appear to be required in terms of Clause-2.13 of the revised tariff guidelines.</p>
(xii).	The KOPT was advised vide paragraph no.11(xiv)(b) of the Order dated 29 December 2006 to estimate depreciation in line with Clause 2.7.1. of the tariff guidelines while it submits its tariff proposal during the next review of its Scale of Rates. In this backdrop, KOPT to confirm that the depreciation for the years 2010-11 to 2012-13 is in line with the Clause 2.7.1 of the tariff guidelines.	The books of accounts of KOPT are not maintained as per the provisions of the Companies Act and accordingly, it is not possible for KOPT to estimate the depreciation on the basis of Companies Act.
(xiii).	The KOPT was advised vide paragraph no.11(xv)(a) of the Order dated 29 December 2006 to undertake the exercise of classifying its assets in line with Clause 2.9.7 and 2.9.8 of the revised tariff guidelines and furnish the details at the time of next review. The KOPT in its Form - 4A has classified its assets into business assets, business related assets and social obligation assets. In this regard, KOPT to furnish the details and the basis adopted by it to classify its assets into the above mentioned categories, keeping in view Clause 2.9.7 and 2.9.8 of the tariff guidelines.	<p>The exercise of classification of assets as per order of TAMP has commenced.</p> <p>Accordingly, the assets have been classified as per the same process followed during last revision of Scale of rates.</p>
(xiv).	The KOPT was advised vide paragraph no.11(xvi) of the Order dated 29 December 2006 to initiate the process of rationalising the wharfage schedule. The steps taken by KOPT in this regard to be clarified.	As per order of TAMP, KOPT has already taken action to rationalise the wharfage schedule. The wharfage schedule has been restructured in the proposal for revision of the Scale of Rates. Ad-valorem rates have been dispensed with.
(xv).	This Authority while disposing the general revision proposal of KOPT vide Order dated 29	On board services to vessels are given by HDC. During the last few years, with the very few ageing pay loaders under its disposal, HDC was not able to provide pay

	<p>December 2006 has advised KOPT at paragraph no.11(xLi) to propose rebate in the on-board handling charge based on the cost of providing equipment support when KOPT is not in a position to provide equipment support at HDC during the next review of its Scale of Rates. However, the KOPT in its proposed draft Scale of Rates appears to have deleted the relevant note prescribed under Section 5, which provides rebate in the on-board handling charge when KOPT is not in a position to provide equipment support. The reason for withdrawing the rebate to be clarified.</p>	<p>loaders on-board the vessels.</p> <p>Accordingly, KOPT is not in a position to supply pay loader to any vessel working at HDC excepting for the two berths, where contract of equipping have been awarded. It was accordingly considered to do away with the provision of the rebate for not providing pay loaders.</p> <p>It is mentioned that once the contractor appointed for equipping of two berths of HDC starts operation, KOPT will provide pay loaders to the vessels working at these two berths through the contractor and accordingly, a consolidated charge for providing MHC and pay loader on board have been proposed.</p>
(xvi).	<p>Similarly, this Authority at paragraph no.11(xLi) of the Order dated 29 December 2006 has advised KOPT to propose rebate in the shore handling charge based on the cost of rendering service during the next review of its Scale of Rates. However, the KOPT in its proposed draft Scale of Rates appears to have deleted the relevant note prescribed under Section 6, which provides rebate in the shore handling charge when KOPT provides only part of the services specified in the definition of 'Shore Handling Charge'. The reason for withdrawing the rebate to also be justified.</p>	<p>The provision relating to rebate of 50% of the shore handling charges in case of providing part services has not been withdrawn and retained as Note-(ii) of Section-6.</p> <p>Normally shore handling services are rendered as a whole and only in very rare circumstances a situation arises where KOPT is not in a position to provide part of the services covered under Shore handling charge. The rebate of 50% of charges has been included in the proposed Scale of Rates to deal with such rare circumstances. As KOPT does not maintain cost records of individual element of a service, it is not possible to propose cost based rebates at this stage. In view of the above position, TAMP is requested to consider and approve the proposal.</p>
(xvii).	<p>This Authority at paragraph no.11(L)(a) of the Order dated 29 December 2006 has directed KOPT to undertake an exercise to move towards single box rate for handling containers bearing in mind Clause 5.1.1. of the tariff guidelines. The KOPT at Section 11 of the proposed draft Scale of rates has proposed Composite box rates for containers. In this regard, the KOPT to furnish workings to justify the proposed Composite box with reference to cost of providing the service / cost of the facilities availed. Similarly, the KOPT to furnish workings to justify the rebate proposed under Section 12 based on cost details incase any of the basic container handling services covered under Composite box rate is not</p>	<p>Cost statement for Container handling activity has already been submitted to TAMP, which justifies the proposed consolidated rate. The manner in which KOPT has approached a single box rate has been elaborately clarified in reply to SCI's letter dated 27.02.2010 at page 8 of KOPT's response vide letter dated 30.08.2010.</p> <p>Regarding the rebates proposed by KOPT in cases where KOPT is not in a position to provide any service forming part of the composite box rate, the following position is submitted:</p> <p>(i). The rate for providing RMQC/ MHC and the rebate against non provision of the same is not comparable. This is because the rates for RMQC/ MHC are dependent on the cost of cranes, operating cost of running the same etc. The productivity of RMQC/ MHC is also substantially high. On the other hand, whenever RMQC/ MHC is not provided container loading/ unloading is done by use of Ship's Crane, whose productivity is far lower than that of RMQC/ MHC.</p> <p>(ii). The rebate against not providing other services like</p>

	provided by the Port.	quay to shore transfer and lift on/ lift off have been proposed based on general market feed back of the rates applicable for providing such services.																																
(xviii).	This Authority at paragraph no.11(Lviii)(b)(i) of the Order dated 29 December 2006 has advised KOPT to prescribe berth hire charges depending on the cost of services / facilities provided at oil jetties and bulk handling berths at HDC and oil berths at KDS during the next review of its tariff. Therefore, KOPT to justify the proposed berth hire charges with workings based on the cost of services / facilities provided.	As per the present system of allocation of cost being followed at KOPT, the cargo handling facilities installed at berths are considered for determination of cargo handling charges. It is accordingly not possible to come up with a differential berth hire charges based on cost of such services at this stage.																																
C. 1.	<b>Financial/Cost Statement:</b> <b>Capacity:</b> The KOPT to furnish workings to arrive at the designed capacity of the port for the years 2010-11 to 2012-13. The KOPT to assess and furnish alongwith workings, the capacity of the KDS and HDC as well as major facilities separately for the years 2010-11 to 2012-13 considering the capital investment proposed to be made during these years and the productivity improvements expected to achieve.	The existing capacity of HDC and KDS determined as per formula adopted by Ministry is 46.70 MMT per annum and 20.26 MMT per annum as on 31 March 2009. This has been circulated by Ministry vide letter no-DW/ DTO-02/09 dated 28 <sup>th</sup> July 2009. However, the equipping of two berths at HDC is expected to add around 4 MMT of capacity per annum once the contractor commences work at these two berths.																																
2.	<b>Traffic:</b> With reference to estimation of traffic, KOPT to clarify the following:  (i). Clause 2.5.1. of revised tariff guidelines stipulate that the traffic projections should be inline with the projections in the 5 year annual plan and current / expected growth. The KOPT may, therefore, furnish commodity-wise projections made in the MOU for the year 2009-10. Traffic projections contained in the Business Plan of the Port to be furnished. The basis of estimation of traffic for the years 2010-11 to 2012-13 to be explained.	<p>The projection of traffic made in the draft MOU between Ministry of Shipping and Kolkata Port Trust for the year 2009-10 are given below:</p> <table><tr><th>Category</th><th>Traffic Proj. (in '000 tonnes)</th></tr><tr><td><b>KDS</b></td><td></td></tr><tr><td>Liquid Bulk</td><td>4340</td></tr><tr><td>Dry Bulk</td><td>905</td></tr><tr><td>Container</td><td>5900</td></tr><tr><td>(No. of TEUs in '000)</td><td>(305)</td></tr><tr><td>Break Bulk/Others</td><td>2265</td></tr><tr><td><b>Total-(A)</b></td><td><b>13410</b></td></tr><tr><td><b>HDC</b></td><td></td></tr><tr><td>Liquid Bulk</td><td>18110</td></tr><tr><td>Dry Bulk</td><td>21490</td></tr><tr><td>Container</td><td>2400</td></tr><tr><td>(No. of TEUs in '000)</td><td>(130)</td></tr><tr><td>Break Bulk/Others</td><td>700</td></tr><tr><td><b>Total-(B)</b></td><td><b>42700</b></td></tr><tr><td><b>Total for KOPT(A+B)</b></td><td><b>56110</b></td></tr></table> <p>The KOPT has furnished the Traffic projections, contained in the Business Plan of Kolkata Port, which shows the total KOPT traffic at 53 MT, 58 MT and 63 MT during the years 2010-11 to 2012-13.</p> <p>The estimation of traffic for the years 2010-11 to 2012-13 has primarily been done based on past performance, growth rates achieved and market related information.</p>	Category	Traffic Proj. (in '000 tonnes)	<b>KDS</b>		Liquid Bulk	4340	Dry Bulk	905	Container	5900	(No. of TEUs in '000)	(305)	Break Bulk/Others	2265	<b>Total-(A)</b>	<b>13410</b>	<b>HDC</b>		Liquid Bulk	18110	Dry Bulk	21490	Container	2400	(No. of TEUs in '000)	(130)	Break Bulk/Others	700	<b>Total-(B)</b>	<b>42700</b>	<b>Total for KOPT(A+B)</b>	<b>56110</b>
Category	Traffic Proj. (in '000 tonnes)																																	
<b>KDS</b>																																		
Liquid Bulk	4340																																	
Dry Bulk	905																																	
Container	5900																																	
(No. of TEUs in '000)	(305)																																	
Break Bulk/Others	2265																																	
<b>Total-(A)</b>	<b>13410</b>																																	
<b>HDC</b>																																		
Liquid Bulk	18110																																	
Dry Bulk	21490																																	
Container	2400																																	
(No. of TEUs in '000)	(130)																																	
Break Bulk/Others	700																																	
<b>Total-(B)</b>	<b>42700</b>																																	
<b>Total for KOPT(A+B)</b>	<b>56110</b>																																	



	(ii). The KOPT to furnish actual cargo and container traffic handled by it during the 1 <sup>st</sup> quarter of the financial year 2010-11.	Actual Cargo and Container traffic handled at Kolkata Port during the 1 <sup>st</sup> quarter of 2010-11 is furnished below; <table><tr><td>Cargo Traffic (in '000 tonnes)</td><td>10507</td></tr><tr><td>Container Traffic (in '000 tonnes)</td><td>2085</td></tr><tr><td>Number TEUs</td><td>125628</td></tr></table>	Cargo Traffic (in '000 tonnes)	10507	Container Traffic (in '000 tonnes)	2085	Number TEUs	125628
Cargo Traffic (in '000 tonnes)	10507							
Container Traffic (in '000 tonnes)	2085							
Number TEUs	125628							
	(iii). KOPT to explain the reasons for the sudden drop of around 15% in the overall total cargo traffic in the year 2009-10 as compared to the year 2008-09.	<p>The traffic at Kolkata Port during 2009-10 has decreased by 14.38% as compared to 2008-09 primarily due to the following reasons;</p> <p>(a). Substantial volume of POL(Crude) traffic, earlier handled at HDC and KDS, has shifted to Paradip from 2009-10 with the commissioning of the Paradip-Haldia Crude Pipeline. During 2009-10 no POL(Crude) materialised at KDS against 2.715 million tonnes handled in 2008-09 and at HDC, POL (Crude) declined by 7.749 million tonnes in 2009-10 vis-a-vis 2008-09</p> <p>(b). Decline in iron ore traffic is due to volatility of iron ore market. The volatility has been caused due to various Govt. guidelines relating to export of Iron Ore issued in the recent past and also due to decline in Chinese demand for iron ore.</p> <p>(c). Due to decline in draft at shipping channel leading to Haldia Dock Complex, the average parcel load of vessels visiting Haldia declined substantially leading to decline in traffic.</p>						
	(iv) The reason for estimating a decrease in the traffic of Liquid Bulk including POL and Crude during the years 2010-11 to 2012-13 as compared to the actuals during the year 2009-10 to be explained.	While estimating the traffic for the years 2010-11 to 2012-13, no POL (Crude) traffic has been envisaged to materialise at KDS and substantial decline has been projected for HDC, considering the shift of substantial quantum of POL (Crude) traffic. It is also mentioned that the SBM of Paradip had faced certain technical problems resulting in lower utilisation of the Pipeline. It is expected that with time the said problems would be taken care of and consequently with fuller utilisation of Paradip-Haldia pipeline, the Crude Oil traffic may go down further. The reduction in Crude would lead to the decline of Liquid Bulk Cargo traffic during the years 2010-11 to 2012-13.						
	(v). The reason for around 7% reduction in the traffic of Iron Ore during the year 2010-11 as compared to the actual traffic of iron ore in the year 2009-10 and a further reduction of around 20% in iron ore traffic during 2011-12 as compared to the year 2010-11 to be justified. The reason for assuming no growth in iron ore traffic during the year 2012-13 as compared to the year 2011-12 to be clarified.	While projecting Iron Ore traffic, decline has been envisaged considering the sluggish demand of Iron Ore from China and fluctuating Iron Ore prices in the international market. During April-July 2010, there has been about 30% decline in Iron Ore traffic at KOPT as compared to the corresponding period of the previous year owing to government control on loading sites along with less demand from China. Almost all the Iron Ore exporting Indian Major Ports has experienced decline during April-July 2010 vis-a-vis April-July 2009. The fall registered by all Indian Major Ports during April-July 2010 is 10.53% as compared to corresponding period of the last year. The drop is mainly on account of sluggish demand from China, and ongoing investigation into illegal mining and exports in major producing states. The Govt. of India has also increased duty on Iron Ore exports, in order to meet domestic requirement for Steel Industry.						
	(vi). The reason for anticipating almost no growth in the traffic of General Cargo during the years 2010-11 to 2012-13 to be	With the growth of containerisation, more volume of General Cargo is likely to be containerised and thus almost no growth has been envisaged while estimating traffic for General Cargo for the years 2010-11 to 2012-						

	clarified.	2013. Traffic studies made in recent past by several consultants also do not hint on any significant increase in General cargo, during the years under consideration.												
	(vii). KOPT to list out the items handled/ proposed to handled under the head of 'General Cargo'.	Under the head "General cargo" the following has been considered - Coke, Sugar, Iron and Steel, Machinery, Manganese and other Ores, Limestone, Rapeseed, Scrap Iron, Soda Ash, Coal Tar pitch, Ammonium Nitrate, Salt, Fly Ash, Maize, Granite, Cement Clinker, general merchandise, Car and other vehicles, Excavators, Other General Cargo etc.												
	(viii). The reason for anticipating no growth in the container traffic during the year 2011-12 as compared to the year 2010-11 to be clarified.	In 2010-11, the estimated growth envisaged in container traffic is on a much higher side, which is the RDC target of the Ministry of Shipping. But, as the growth in container traffic is much less in comparison to the said target, no growth in container traffic has been estimated for the year 2011-12.												
	(ix). The reason for proposing separate rate for handling transshipment container in the proposed draft Scale of Rates to be clarified when the KOPT has not estimated any traffic of transshipment containers during the years 2010-11 to 2012-13	This Authority has only recently passed an order on 9 <sup>th</sup> July 2010 on KOPT's proposal of 2008 for transshipment container rates. Because of non-availability of rates in the Scale of Rates, the container-cum-vessel operators working in Kolkata port have not so long taken serious initiatives for development of a transshipment route through the KOPT. No estimate of transshipment containers could be made at this stage in absence of feedback from the container-cum-vessel operators. However, TAMP is requested that to meet any unforeseen requirement, a separate rate for transshipment containers may be considered in accordance with Clause 5.5.1 of the tariff guidelines.												
3.	<b>Operating Income:</b>													
(i).	Note 3 to Form 2B of the prescribed formats for tariff proposal adopted by this Authority requires the major ports to provide detailed computation of income with reference to the estimated traffic. However, no such computation has been furnished by KOPT. KOPT to furnish detailed computation of income with reference to the estimated traffic at KOPT's existing Scale of Rates and the proposed Scale of Rates for all the years under consideration separately for each of the activities and sub-activities.	The KOPT has furnished the calculation pertaining to income projections for each of the main activities and sub-activities of KDS and HDC separately.												
(ii).	Apart from the general increase in rate proposed, the KOPT has also proposed introduction of some new tariff items/ facilities. The yearwise additional revenue implication arising from these new tariff items to be quantified item wise and furnished for all the years under consideration with workings.	From the statement furnished by KOPT, it is seen that the KOPT anticipates additional revenue implication from the proposed project of handling cargo at berth no. 2 and 8. The statement furnished by KOPT is summarized below: <table><tr><th>Particulars</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th></tr><tr><td>1. Cargo proposed to be handled (in lakhs MT)</td><td>46.90</td><td>70.00</td><td>70.00</td></tr><tr><td>2. Income proposed to be earned from use of MHC for loading/ unloading, Storage, weighment, on-shore services and despatch related services @ the proposed rate of Rs.159/- per MT (Rs. In Lakhs)</td><td>7457.10</td><td>11130.00</td><td>11130.00</td></tr></table>	Particulars	2010-11	2011-12	2012-13	1. Cargo proposed to be handled (in lakhs MT)	46.90	70.00	70.00	2. Income proposed to be earned from use of MHC for loading/ unloading, Storage, weighment, on-shore services and despatch related services @ the proposed rate of Rs.159/- per MT (Rs. In Lakhs)	7457.10	11130.00	11130.00
Particulars	2010-11	2011-12	2012-13											
1. Cargo proposed to be handled (in lakhs MT)	46.90	70.00	70.00											
2. Income proposed to be earned from use of MHC for loading/ unloading, Storage, weighment, on-shore services and despatch related services @ the proposed rate of Rs.159/- per MT (Rs. In Lakhs)	7457.10	11130.00	11130.00											

		3. Fender hire Charges @ US\$4.17 per hour and Rs.112.50 per hour (By assuming the deployment hours at 4000 per annum and with a usage rate of 60%, 65% and 70% for the years 2010-11 to 2012-13 respectively.) (Rs. In Lakhs)	51.88	52.90	56.44
(iii).	From the Form – 2B, it appears that the KOPT has considered different exchange rate for estimating the income for the years 2010-11 to 2012-13. In this regard, it to be noted that the exchange rate prevailing at the time of finalisation of the case will be applied for estimation of income for the years 2010-11 to 2012-13. The income estimates to be updated with reference to the current prevailing exchange rate.	As per Note-4 of Form-2, the Income projections should be made taking into account effect of foreign exchange fluctuations on income from dollar denominated tariff items. The different exchange rate had been adopted by KOPT for estimating income in terms of the said provision. However, inadvertently the exchange rate considered has been wrongly indicated in the cost statement forwarded earlier. The actual exchange rate considered has now been furnished in the revised Form-2, which may be considered.  (The US\$ exchange rate as mentioned by KOPT in the Form – 2B is Rs.47/-, Rs.46.50 and Rs.46/- for the years 2010-11 to 2012-13 respectively.)			
(iv).	As stated earlier, the total cargo traffic estimated for the year 2010-11 is around 2% higher than the actual cargo traffic of the year 2009-10. However, the cargo handling income for the year 2010-11 reflects an increase of around 24% as compared to the actual income for the year 2009-10. KOPT to clarify the position.	The additional income estimated during 2010-11 is primarily the income expected to be earned from shore handling activities to be performed at HDC by way of equipping of two berths at HDC.			
(v).	(a). There is phenomenal increase in the estimated income from handling of coal by around 150% in the year 2010-11 as compared to the year 2009-10, when the coal traffic is estimated to increase by around 12%. This position is also noticed in the estimated income for the subsequent two years, 2011-12 and 2012-13. KOPT to clarify the position.  (b). The KOPT has not estimated income from storage of coal for any of the years under consideration.	The additional income estimated during 2010-11 is primarily from the income expected to be earned from shore handling activities to be performed at HDC by way of equipping of two berths at HDC.  It is also mentioned that at these two berths primarily coal traffic is expected to be handled and the proposed increase in income on account of coal is due to the same.  Coal is handled at HDC where customers are allotted storage space on license basis and accordingly, no demurrage accrues on the cargo. The license fee income earned from such allotment of land is considered in the Estate Income.			
(vi).	The reason for around 20% reduction in the estimated storage income from containers during the years 2010-11 and 2011-12 as compared to the year 2009-10 to be explained.	The storage income on account of Container has been falling sharply due to transfer of container from port to various CFSs. To reduce congestion, KOPT had already adopted a policy of mandatory transfer of container from Port to CFS at KDS. In HDC even though no such policy has been adopted, customers are shifting containers to private CFS in increasing numbers to avoid demurrage.			
(vii).	(a). KOPT to clarify the reason for around 192% increase in the actual storage income from	The principal reason for increase in storage income in 2009-10 was due to the Govt. Policy of levy of penal demurrage rate for Sugar and Pulses.			

	<p>general cargo realized in the year 2009-10 as compared to the actuals for the year 2008-09</p> <p>(b). The sudden drop of around 38%, 57% and 66% in the estimated storage income from general cargo for the years 2010-11 to 2012-13 respectively as compared to the actuals for the year 2009-10 to be justified.</p>	<p>As the aforesaid policy direction notified by TAMP was apparently applicable upto 31.03.2010 only, the penal levy of demurrage rate has not been considered in the estimation for 2010-11 to 2012-13.</p>
(viii).	<p>The KOPT has stated that it has considered the Security Deposit of Rs.1.50 crores and Rs 10.00 crores received from TM International Logistics Limited (TMILL) and International Seaports Haldia Private Limited (ISHPL) respectively (Refer Form 9) as Royalty receipts in view of the dispute KOPT and TMILL/ISHPL. The KOPT to indicate the year in which the said receipts have been treated as Royalty receipts.</p>	<p>The proceeds from encashment of Bank Guarantees have been considered as Royalty received in the Financial Year 2008-09.</p>
(ix).	<p>KOPT to explain the reason for estimating around 3% reduction in vessel related income in the year 2010-11 as compared to the vessel related income for the year 2009-10, when the KOPT has estimated around 4% increase in the traffic of vessels during the year 2010-11.</p>	<p>The reduction in vessel related income is primarily due to the variation in exchange rate. During 2009-10 the average exchange rate was around Rs.47.50 per US\$ while considering the gradual firming up of Rupee, the vessel income for 2010-11 have been estimated considering exchange rate of Rs.47.00 per US\$.</p> <p>Further, there has been a trend of fall in size of vessels resulting in lower income per vessel.</p>
(x).	<p>When the average time spent by the vessels in the berth is expected to increase in the year 2010-11, the reason for around 11% reduction in the estimated income from berth hire during the year 2010-11 as compared to the year 2009-10 to be explained</p>	<p>The primary reason for the reduction is due to the exchange rate of Rs.47.00 per US\$ considered for estimating income for 2010-11 vis-à-vis Rs.47.50 per US\$ prevailing during 2009-10. The recent trend of lower size vessel coming to the port has also affected the berth hire income.</p> <p>Further, as the parcel load of vessels have fallen due to falling draft, more number of vessels are expected to be handled at Berth No-4A, which has been licensed to ISHPL. KOPT does not earn Berth Hire against the vessels working at Berth No-4A.</p>
(xi).	<p>When the total number of vessels expected to be handled during the year 2010-11 is more as compared to the actual vessels handled during the year 2009-10, the reason for reduction in the estimated income from pilotage &amp; towage in the year 2010-11 as compared to the actuals for the years 2009-10 to be clarified.</p>	<p>The primary reason for the reduction is due to considering an exchange rate of Rs.47.00 per US\$ for estimating income for 2010-11 vis-à-vis the average exchange rate of Rs.47.50 per US\$ prevailing during 2009-10. The recent trend of lower size vessels coming to the port has also affected the towage and pilotage income.</p>
(xii).	<p>(a). KOPT to explain the reason for the reduction in the estimated income from dry docking charges for the years 2010-11 to 2012-13</p>	<p>The reduction is primarily due to the fact that most of the four yearly special survey repair of KOPT vessels have been completed recently and hence these vessels would not be required to dry dock in the next three years.</p>

	<p>as compared to the actuals for the years 2008-09 and 2009-10.</p> <p>(b). As seen from the proposed draft Scale of rates, it is seen that the KOPT proposes to levy dry docking charges from the KOPT vessels. The notional income estimated on account of KOPT vessels and the treatment given to the income estimated from the dry docking of the KOPT vessels in the Cost statement to be furnished with detailed workings for the years 2010-11 to 2012-13.</p>	<p>(KOPT has furnished a statement showing the actual dry docking income for the years 2006-07 to 2009-10 vis-a-vis estimated dry docking income for the years 2010-11 to 2012-13. The statement furnished by KOPT is summarized below:</p> <table><tr><th colspan="8">(Rs. In Lakhs)</th></tr><tr><th rowspan="2">Year</th><th colspan="3">On KOPT Vessels</th><th colspan="3">On Commercial Vessels</th><th rowspan="2">Total</th></tr><tr><th>K.P Dry Dock</th><th>N.S Dry Dock</th><th>Total</th><th>K.P Dry Dock</th><th>N.S Dry Dock</th><th>Total</th></tr><tr><td>2006-07</td><td>108.53</td><td>0.00</td><td>108.53</td><td>80.72</td><td>49.26</td><td>129.98</td><td>238.51</td></tr><tr><td>2007-08</td><td>311.20</td><td>0.00</td><td>311.20</td><td>195.25</td><td>84.10</td><td>279.35</td><td>590.55</td></tr><tr><td>2008-09</td><td>198.57</td><td>188.10</td><td>386.67</td><td>139.39</td><td>102.65</td><td>242.04</td><td>627.71</td></tr><tr><td>2009-10</td><td>135.34</td><td>139.14</td><td>274.48</td><td>152.50</td><td>196.41</td><td>348.91</td><td>623.39</td></tr><tr><td>2010-11</td><td>110.00</td><td>0.00</td><td>110.00</td><td>172.09</td><td>250.00</td><td>422.09</td><td>532.09</td></tr><tr><td>2011-12</td><td>110.00</td><td>0.00</td><td>110.00</td><td>178.09</td><td>250.00</td><td>428.09</td><td>538.09</td></tr><tr><td>2012-13</td><td>110.00</td><td>0.00</td><td>110.00</td><td>202.18</td><td>250.00</td><td>452.18</td><td>562.18</td></tr></table>	(Rs. In Lakhs)								Year	On KOPT Vessels			On Commercial Vessels			Total	K.P Dry Dock	N.S Dry Dock	Total	K.P Dry Dock	N.S Dry Dock	Total	2006-07	108.53	0.00	108.53	80.72	49.26	129.98	238.51	2007-08	311.20	0.00	311.20	195.25	84.10	279.35	590.55	2008-09	198.57	188.10	386.67	139.39	102.65	242.04	627.71	2009-10	135.34	139.14	274.48	152.50	196.41	348.91	623.39	2010-11	110.00	0.00	110.00	172.09	250.00	422.09	532.09	2011-12	110.00	0.00	110.00	178.09	250.00	428.09	538.09	2012-13	110.00	0.00	110.00	202.18	250.00	452.18	562.18
(Rs. In Lakhs)																																																																																
Year	On KOPT Vessels			On Commercial Vessels			Total																																																																									
	K.P Dry Dock	N.S Dry Dock	Total	K.P Dry Dock	N.S Dry Dock	Total																																																																										
2006-07	108.53	0.00	108.53	80.72	49.26	129.98	238.51																																																																									
2007-08	311.20	0.00	311.20	195.25	84.10	279.35	590.55																																																																									
2008-09	198.57	188.10	386.67	139.39	102.65	242.04	627.71																																																																									
2009-10	135.34	139.14	274.48	152.50	196.41	348.91	623.39																																																																									
2010-11	110.00	0.00	110.00	172.09	250.00	422.09	532.09																																																																									
2011-12	110.00	0.00	110.00	178.09	250.00	428.09	538.09																																																																									
2012-13	110.00	0.00	110.00	202.18	250.00	452.18	562.18																																																																									
(xiii).	<p>The actual operating income of KOPT as shown in the Cost statement for the years 2006-07 to 2009-10 excludes Government contribution for river dredging and maintenance. The KOPT to confirm that the said reimbursement has been excluded from the estimated vessel related income for the years 2010-11 to 2012-13 in the Cost statement. KOPT to furnish the details of total estimated dredging expenses and reimbursable amount for these three years.</p>	<p>No expense on account of disallowance of dredging subsidy has been considered in the cost statement of 2010-11 to 2012-13. The KOPT has furnished the details of estimated dredging expenditure for the years 2010-11 to 2012-13 and considers that the entire expenditure would be treated as allowable. The KOPT has stated that if any sum is disallowed, the same would be known only after completion of audit.</p> <p>(From the statement furnished by KOPT, it is seen that KOPT estimates an expenditure to the tune of Rs.61388.19 lakhs, Rs.64118.20 lakhs and Rs.66688.28 lakhs for the years 2010-11 to 2012-13 respectively towards river dredging and maintenance and dredging of shipping channel.)</p>																																																																														
(xiv).	<p>From the Cost statement furnished by KOPT for the Dredging activity, it is not clear as to the actual/ estimated amount reimbursed/ reimbursable by the Government for the years 2006-07 to 2012-13. It is also not clear as to how the deficit in the Dredging activity has been allocated to the various sub-activities. The KOPT to furnish the requisite information.</p>	<p>(KOPT has not furnished a specific reply to the query raised by us.)</p>																																																																														
(xv).	<p>The cost statement relating to the railway activity shows deficit in the existing arrangement, for all the years under consideration. In this context, KOPT to furnish / clarify / explain the following:</p> <p>(a). Steps taken to make the railway activity self-reliant.</p>	<p>It may be mentioned that Railway activity is generating substantial operating surplus and also contributing towards recovery of Management of General Overhead allocated to the said activity. Therefore, the said activity is not in deficit in true sense. Only because of allocation of Financial and Miscellaneous Expenses (FME) that the position is showing a deficit.</p> <p>In order to facilitate handling of more railway bound cargo, concrete steps have been taken to augment infrastrucre facility by way of procurement of new locomotives, laying of new tracks, modernisation of existing tracks etc. As fixed cost in any activity undertaken by port is over 80%, the increase in traffic would like to result in more contribution.</p>																																																																														

	(b). Efforts made to review and revise the terminal charges with the approval of Railway Board	Railway Authority has recently taken a policy decision to review the terminal charges every two years. As such, the last revision has been effected on 01 April 2009 and the same is valid upto 31 March 2011. Prior to this, the terminal charge was last revised on 01 April 2007.
	(c). The necessity for the port charges to cross-subsidise non-port bound cargo.	The question of cross subsidisation in the manner mentioned by TAMP does not arise in case of Railway activity which is showing operating surplus.  Further, since Railway Operations are ancillary/ supporting service to port operation, its viability should be evaluated on the basis of operational surplus/ deficit. Any contribution to other fixed overheads of port is considered as additional benefit. Railway Operation related to Port is mainly for Import/ Export cargo. However, it may be mentioned that for effective utilisation of the already existing Railway infrastructure, siding holders are also being catered to as far as possible with the existing infrastructure for the purpose of generating additional revenue.
4.	<b>Operating Cost:</b>	KOPT has not adopted any different escalation factor for estimating operating cost. However, the variable expenses vary in relation to factors like number of vessels handled, cargo handled, railway traffic handled etc. The projection of such expenses has been made considering the variation in the independent variable on which such expense is related as well as the escalation factor of 3.76% notified by TAMP. Further, while estimating Salary expenditure normal increment (GI) of 3% p.a has been considered along with the escalation factor of 3.76% (which reflects in the rate of dearness allowance).
(i).	KOPT has adopted different escalation factors in the estimation of operating cost. As already communicated by us vide our letter No.TAMP/27/2005-Misc. dated 18 May 2010, an escalation factor of 3.76% per annum will be considered for the expenditure projections in the cost statement.	
(ii).	KOPT to furnish basis for allocation of all expenses covered under the head of 'Operating Expenses' and 'Depreciation' to the various activities and sub-activities alongwith workings.	The allocation of Operating Expenses and depreciation to various activities like Marine, Cargo, Railway and Estate is booked under cost centre of the respective activity and is as per Accounts.  Further allocation of the said operating expenses and depreciation to sub-activities have been done as per the following principles:  (a). Whenever any expense is identifiable to a specific sub-activity, the same is directly allocated to the said sub-activity;  (b). In cases where such direct identification could not be made, the said expenses have been apportioned to sub-activities based on understanding on intensity of use.
(iii).	<b>Salaries and Wages:</b> (a). The National Tribunal Award of 2006 on manning scales has already been notified. Clause 2.6.2 of the tariff guidelines requires the port to regularly review and adjust the manning scales / datum. KOPT clarify whether the proposal of the KOPT is based on the revised manning scales. If not, KOPT to	KOPT is yet to implement the National Tribunal Award. However, very recently, KOPT has initiated action for implementing the award. The revised manning Scales/ datum are being worked upon and accordingly, at this stage it is not possible to modify the estimation of Salary and wage cost on the basis of the revised manning scale.  However, it is mentioned that with virtually no recruitment over last 7-8 years taking place in KOPT and also with the retirements happening during the period, there has been considerable reduction in manning at KOPT and

	modify the estimation of salary and wage cost based on the revised manning scales awarded by National Tribunal in 2006.	<p>accordingly, we do not anticipate any major difference in the Salary and wage expenditure after implementation of the revised manning Scale. In any case the results of implementation of revised manning scale would only be fully known upon full implementation of the award.</p> <p>In view of the above, TAMP is requested to consider the Salary &amp; Wage cost as indicated by KOPT in the cost statement.</p>
	(b). Furnish the existing manning scales for different services, the manning scale proposed to be followed by the KOPT and cost thereon for the traffic estimation made during the years 2009-10 to 2011-12	As mentioned above, the revised manning scale has not yet been firmed up at KOPT.
	(c). In the Form – 3B submitted by the Port, it is shown that the salaries and wages for the year 2008-09 is Rs.17417.52 lakhs and Rs.22260.38 lakhs for the year 2009-10. On comparison with the Schedule 14 of the Annual Accounts, it is seen that the salaries and wages for the port is Rs.26521.44 lakhs and Rs.25972.48 lakhs for the year 2008-09 and 2009-10 respectively. KOPT to explain the reason for this difference and the differences to be reconciled.	The salary attributable to Management has been shown under Sr. No-B of Form-3B and not under Sr. No-A (I). Further a part of Salary relating to dredging activity which is reimbursable has also been excluded. This is the reason for the difference.
(iv).	<u>Power cost:</u> In the Form – 3B submitted by the Port, it is shown that the power cost for the year 2008-09 is Rs.1759.80 lakhs and Rs.1956.65 lakhs for the year 2009-10. On comparison with the Schedule 17 of the Annual Accounts, it is seen that the electricity cost for the port is Rs.1838.76 lakhs and Rs.2060.99 lakhs for the year 2008-09 and 2009-10 respectively. KOPT to explain the reason for this difference and the differences to be reconciled.	A part of Power cost is reflected in the Management & general Overhead under Sl. No-B of Form 3B. Further, a part of Power cost relating to dredging activity which is reimbursable has also not been included.
(v).	<u>Dredging Expenses:</u> (a). In the cost statement relating to dredging activity, it is seen that the 'General Expenses' constitute in the range of 92% to 96% of actual total operating expenditure for the said activity for years 2006-07 to 2009-10. Likewise, the said 'General Expenses' is found to be around 92% for each of the years 2010-11 to 2012-13, out of the estimated operating expenditure for the said activity	The pay out to Dredging Corporation of India against the dredging activity undertaken by them has been shown under 'General Expense.

	for the respective years. KOPT to furnish details for the items considered under 'General Expenses' alongwith workings.																																																													
	(b). The General Expenses in the cost statement of dredging activity for the year 2010-11 is estimated at around 33% more as compared to the actuals for the year 2009-10. KOPT to justify the steep increase in expenditure.	The increase is due to increase in cost of dredging done by Dredging Corporation of India.																																																												
(vi).	<b>Other expenses:</b> In each of the Cost statement pertaining to the various sub-activities, there is an item of expenditure 'Others'. KOPT to list out the items covered under this head of expenditure.	Fringe Benefit, Payments to be made to contractor engaged for equipping of berths and general expenses and general stores are the items shown under the head 'Others'.																																																												
(vii).	<b>Depreciation:</b> Depreciation is to be computed in line with Clause 2.7.1. of the revised guidelines and a detailed working for the estimated depreciation cost for the years 2009-10 to 2012-13 indicating details of assets, rate of depreciation, method followed and life norms adopted as per Companies Act to be furnished.	As KOPT does not follow the Companies Act, depreciation has been shown in the cost statement as per the accounting system followed at KOPT. The method is straight line method and the life norm of assets is as per the guidelines of the Ministry.																																																												
5.	<b>Management &amp; General Administration Expenses:</b> (a). KOPT to list out the items covered under this head of expenditure.	The principle components are: 1) Store keeping; 2) Medical Expenses; 3) Labour & Industrial Relations; 4) Engineering & workshop overheads; 5) Accounting & Auditing; 6) Port Security & other expenses																																																												
	(b). KOPT to furnish basis for allocation of the said expenditure to the various activities and sub-activities alongwith workings.	<p>(From the details furnished by KOPT, it is seen that in respect of KDS and HDC, the KOPT has adopted different percentages for allocation of various types of expenses falling under the head of Management and General Administration Overheads to the various activities and sub-activities for the years from the year 2006-07 to 2009-10.</p> <p>The percentages considered in KDS for the different years are given below:</p> <p>(a). For allocation of Store Keeping Expenses:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Year</th><th>Cargo</th><th>Port &amp; Dock</th><th>Railway</th><th>Estate</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2006-07</td><td>26.93%</td><td>70.19%</td><td>2.86%</td><td>0.02%</td></tr> <tr> <td>2007-08</td><td>0%</td><td>0%</td><td>0%</td><td>0%</td></tr> <tr> <td>2008-09</td><td>25.89%</td><td>73.04%</td><td>1.01%</td><td>0.06%</td></tr> <tr> <td>2009-10</td><td>22.75%</td><td>75.71%</td><td>1.18%</td><td>0.36%</td></tr> <tr> <td>2010-11</td><td>27.27%</td><td>67.60%</td><td>5.10%</td><td>0.03%</td></tr> <tr> <td>2011-12</td><td>27.27%</td><td>67.60%</td><td>5.10%</td><td>0.03%</td></tr> <tr> <td>2012-13</td><td>27.27%</td><td>67.60%</td><td>5.10%</td><td>0.03%</td></tr> </tbody> </table> <p>(b). For allocation of Engineering &amp; workshop overheads</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Year</th><th>Cargo</th><th>Port &amp; Dock</th><th>Railway</th><th>Estate</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2006-07</td><td>52.53%</td><td>22.73%</td><td>4.93%</td><td>19.81%</td></tr> <tr> <td>2007-08</td><td>195.04%</td><td>91.86%</td><td>21.04%</td><td>-207.94%</td></tr> <tr> <td>2008-09</td><td>49.07%</td><td>34.16%</td><td>2.78%</td><td>13.99%</td></tr> </tbody> </table>	Year	Cargo	Port & Dock	Railway	Estate	2006-07	26.93%	70.19%	2.86%	0.02%	2007-08	0%	0%	0%	0%	2008-09	25.89%	73.04%	1.01%	0.06%	2009-10	22.75%	75.71%	1.18%	0.36%	2010-11	27.27%	67.60%	5.10%	0.03%	2011-12	27.27%	67.60%	5.10%	0.03%	2012-13	27.27%	67.60%	5.10%	0.03%	Year	Cargo	Port & Dock	Railway	Estate	2006-07	52.53%	22.73%	4.93%	19.81%	2007-08	195.04%	91.86%	21.04%	-207.94%	2008-09	49.07%	34.16%	2.78%	13.99%
Year	Cargo	Port & Dock	Railway	Estate																																																										
2006-07	26.93%	70.19%	2.86%	0.02%																																																										
2007-08	0%	0%	0%	0%																																																										
2008-09	25.89%	73.04%	1.01%	0.06%																																																										
2009-10	22.75%	75.71%	1.18%	0.36%																																																										
2010-11	27.27%	67.60%	5.10%	0.03%																																																										
2011-12	27.27%	67.60%	5.10%	0.03%																																																										
2012-13	27.27%	67.60%	5.10%	0.03%																																																										
Year	Cargo	Port & Dock	Railway	Estate																																																										
2006-07	52.53%	22.73%	4.93%	19.81%																																																										
2007-08	195.04%	91.86%	21.04%	-207.94%																																																										
2008-09	49.07%	34.16%	2.78%	13.99%																																																										



2009-10	33.80%	57.28%	1.41%	7.51%
2010-11	24.90%	59.66%	3.95%	11.49%
2011-12	25.44%	58.79%	4.04%	11.73%
2012-13	26.09%	57.73%	4.14%	12.04%

## (c). For allocation of Security Charges

Year	Cargo	Port & Dock	Railway	Estate
2006-07	65%	10%	5%	20%
2007-08	65%	10%	5%	20%
2008-09	65%	10%	5%	20%
2009-10	65%	10%	5%	20%
2010-11	65%	10%	5%	20%
2011-12	65%	10%	5%	20%
2012-13	65%	10%	5%	20%

## (d). For allocation of Medical Expenses and Labour &amp; Industrial Relations

Year	Cargo	Port & Dock	Railway	Estate
2006-07	41.50%	49%	7.20%	2.30%
2007-08	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
2008-09	42.25%	46.28%	6.90%	2.57%
2009-10	43.06%	47.86%	6.56%	2.52%
2010-11	36.15%	55.59%	6.04%	2.22%
2011-12	36.02%	55.73%	6.03%	2.22%
2012-13	35.99%	55.77%	6.02%	2.22%

## (e). For allocation of Residual Administration Expenses

Year	Cargo	Port & Dock	Railway	Estate
2006-07	44.61%	41.14%	6.43%	7.82%
2007-08	12.02%	0%	0%	87.96%
2008-09	45.08%	41.87%	5.98%	7.07%
2009-10	43.19%	45.41%	5.82%	5.58%
2010-11	42.99%	45.09%	5.79%	6.13%
2011-12	43.08%	45%	5.82%	6.10%
2012-13	43.16%	44.91%	5.85%	6.08%

The percentages considered in HDC for the different years are given below:

## (a). For allocation of Store Keeping Expenses:

Year	Cargo	Port & Dock	Railway	Estate
2006-07	20.88%	60.45%	10.38%	2.29%
2007-08	27.16%	46.58%	25.11%	1.15%
2008-09	15.11%	44.63%	38.74%	1.52%
2009-10	23.66%	53.32%	21.15%	1.87%
2010-11	33.44%	39.24%	25.57%	1.75%
2011-12	33.44%	39.24%	25.57%	1.75%
2012-13	33.44%	39.24%	25.57%	1.75%

## (b). For allocation of Engineering &amp; workshop overheads

Year	Cargo	Port & Dock	Railway	Estate
2006-07	19.68%	40.56%	13.74%	25.92%
2007-08	30.61%	42.92%	14.08%	12.39%
2008-09	35.66%	32.32%	14.37%	17.65%
2009-10	30.22%	42.57%	21.03%	6.18%
2010-11	32.96%	35.87%	15.26%	15.91%
2011-12	43.76%	21.92%	10.34%	23.98%
2012-13	44.09%	21.64%	10.16%	24.11%

## (c). For allocation of Security Charges

Year	Cargo	Port & Dock	Railway	Estate
2006-07	51%	23%	18%	8%
2007-08	51%	23%	18%	8%
2008-09	51%	23%	18%	8%
2009-10	51%	23%	18%	8%
2010-11	51%	23%	18%	8%
2011-12	51%	23%	18%	8%
2012-13	51%	23%	18%	8%

(d). For allocation of Medical Expenses and Labour & Industrial Relations

Year	Cargo	Port & Dock	Railway	Estate
2006-07	52.29%	31.96%	11.79%	3.96%
2007-08	52.20%	32.74%	11.43%	3.63%
2008-09	51.56%	33.38%	11.48%	3.58%
2009-10	49.06%	36.26%	11.19%	3.49%
2010-11	55.16%	28.83%	12.17%	3.84%
2011-12	55.39%	28.69%	12.11%	3.81%
2012-13	55.39%	28.69%	12.11%	3.81%

(e). For allocation of Residual Administration Expenses

Year	Cargo	Port & Dock	Railway	Estate
2006-07	32.80%	42.66%	8.69%	15.85%
2007-08	29.22%	50%	7.62%	13.16%
2008-09	30.82%	44.89%	10.26%	14.03%
2009-10	23.16%	50.89%	10%	15.95%
2010-11	51.63%	25.43%	10.91%	12.03%
2011-12	53.64%	26.37%	10.35%	9.64%
2012-13	53.14%	26.63%	10.64%	9.59%

6. **Finance & Miscellaneous Income:**

KOPT to furnish detailed working for the estimated Finance and Miscellaneous Income for the years 2010-11 to 2012-13. Also, furnish basis for allocation of the said income to the various activities and sub-activities alongwith workings.

The various types of income considered under Finance and Miscellaneous Income and the allocation thereof to the various activities as given by KOPT for KDS and HDC separately is summarized and tabulated below:

With respect to KDS:

(Rs. in Lakhs)

	2010-11	2011-12	2012-13
Profit on disposal of Capital assets	250.00	50.00	50.00
Sale of unserviceable materials	400.75	225.00	225.00
Recovery of overheads	1.30	1.30	1.30
Sundry receipts	181.58	132.08	132.08
<b>Total F &amp; M Income as in KDS</b>	<b>833.63</b>	<b>408.38</b>	<b>408.38</b>
<b>Cost statement</b>			
Allocation to various activities			
- Cargo	49.32%	47.64%	47.83%
- Port & Dock	14.51%	14.74%	14.79%
- Railways	3.52%	3.64%	3.60%
- Estate	32.65%	33.96%	33.78%

With respect to HDC:

(Rs. in Lakhs)

	2010-11 *	2011-12 *	2012-13 *
LPSC of Electricity	3.25	No breakup	No breakup
Interest on Estate Rentals	115.00	is made	is made
Recovery of Medical Treatment	1.45	available	available by
Sale of unserviceable materials	135.00	by KOPT	KOPT.
Hire of sundry Equipments	6.25		
Recovery of overheads	5.66		
Rebate earned on bills	7.25		
Sale of Tender Forms	2.60		
Sundry receipts	100.27		
Recovery of Transport charges	9.25		
Recovery of Launch hire	0.45		
Guest house Room Rent	2.15		
<b>Total F &amp; M Income as in HDC</b>	<b>388.59</b>	<b>311.00</b>	<b>311.00</b>
<b>Cost statement</b>			
Allocation to various activities			
- Cargo	44.25%	47.07%	47.22%
- Port & Dock	31.17%	30.41%	30.20%
- Railways	11.94%	10.70%	10.98%
- Estate	12.64%	11.82%	11.59%

\* In respect of the years 2010-11, 2011-12 and 2012-13, no breakup of F & M income has been furnished by KOPT. However, for the year 2010-11, the breakup has been considered as given in the B.E. 2010-11.

**7. Finance & Miscellaneous****Expenses:**

(a). KOPT to furnish detailed workings for the estimated Finance and Miscellaneous Expenditure for the years 2010-11 to 2012-13. Also, furnish basis for allocation of the said expenditure to the various activities and sub-activities alongwith workings.

The various types of expenses considered under Finance and Miscellaneous Expenditure and the allocation thereof to the various activities as given by KOPT for KDS and HDC separately is summarized and tabulated below:

With respect to KDS:

(Rs. In Lakhs)

	2010-11	2011-12	2012-13
Payment of pension	8591.51	8870.95	9385.05
Contribution to Superannuation Fund (For employees retiring on or after 1.4.2004)	2125.00	2000.00	1875.00
Contribution to Gratuity Fund (For employees retiring on or after 1.4.2004)	375.00	250.00	250.00
Other Expenses	329.05	347.86	367.66
<b>Total F &amp; M Expenses as in KDS Cost statement</b>	<b>11420.56</b>	<b>11468.81</b>	<b>11877.71</b>
Allocation of Retirement benefits to various activities			
- Cargo	36.15%	36.15%	36.15%
- Port & Dock	55.58%	55.58%	55.58%
- Railways	6.04%	6.04%	6.04%
- Estate	2.23%	2.23%	2.23%
Allocation of Other Expenses to various activities			
- Cargo	42.99%	42.99%	42.99%
- Port & Dock	45.09%	45.09%	45.09%
- Railways	5.79%	5.79%	5.79%
- Estate *	6.13%	6.13%	6.13%

\* The percentage of allocation of Other Expenses to Estate activity as shown by KOPT in its statement is 55.12%, whereas the correct percentage is 6.13% as shown above.

With respect to HDC:

(Rs. In Lakhs)

	2010-11	2011-12	2012-13
Payment of pension	10587.55	10856.32	11485.35
Contribution to Superannuation Fund (For employees retiring on or after 1.4.2004)	6375.00	6000.00	5625.00
Contribution to Gratuity Fund (For employees retiring on or after 1.4.2004)	1125.00	750.00	750.00
Value of Annuity to be purchased	6000.00	4500.00	6000.00
Other Expenses	1183.00	1183.00	1183.00
<b>Total F &amp; M Expenses as in KDS Cost statement</b>	<b>25270.55</b>	<b>23289.33</b>	<b>25043.35</b>
Allocation of Retirement benefits to various activities			
- Cargo	55.16%	55.38%	55.38%
- Port & Dock	28.83%	28.69%	28.69%
- Railways	12.17%	12.11%	12.11%
- Estate	3.84%	3.82%	3.82%
Allocation of Other Expenses to various activities			
- Cargo	45.04%	49.36%	49.12%
- Port & Dock	29.67%	26.94%	27.05%
- Railways	14.29%	12.69%	12.85%
- Estate	11%	11%	10.98%

(b). KOPT to refer to the table for Note 8 given in Form 3A. In this regard, the KOPT to clarify the following:

(i). The KOPT has estimated payment of pension/retirement benefits for the years 2008-09 to 2012-13 (Refer Sl. No. a of Table).

The amount shown under Sl. no (a) is the Pension/Retirement benefit paid/ payable to pensioners by KOPT who are not covered by Pension Fund. On the other hand the amount shown under Sl. No (d) is the quantum of contribution made or proposed to be made for purchase

<p>The KOPT has also estimated value of Annuity to be purchased covering employees who retired before 31 March 2004 (Refer Sl. No. d of Table). KOPT to clarify how the information given in Sl. No. d is different from the information furnished in Sl. No. a.</p> <p>(ii). The KOPT has estimated Value of Annuity to be purchased to cover employees who retired prior to 31 March 2004 (Refer Sl. No. d of Table). The KOPT to furnish Pension payment/ Retirement benefit that will be covered by the value of Annuity purchased/ to be purchased and the amount that may be left uncovered, if any.</p> <p>(iii). The treatment of return on the value of Annuity purchased/ to be purchased over the relevant Pension liability in the Cost statement also to be intimated.</p>	<p>of Annuity from KOPT's normal earnings. These two being different from each other are not comparable.</p> <p>However, it may be mentioned that due to improper understanding of the requirement of Form-3C the information furnished under Form-3C earlier was not proper and accordingly, KOPT has now revised the Form -3C. The same may be considered by TAMP.</p> <p>As KOPT has not yet been able to purchase annuity to cover all employees retired prior to 31.03.2004. KOPT is purchasing annuity as per revenue position. With the contributions made towards purchase of annuity, more and more employees are getting covered. For example, after contribution of Rs.190.00 crores and Rs.73.35 crores towards purchase of annuity in the year 2008-09 and 2009-10, around 2157 number of employees retired in between 01 February 2000 to 31 March 2004 have been covered and for that, an amount of Rs.17.13 crores on account of Pension liability has been saved in the year 2009-10.</p> <p>The return on the value of annuity purchased (Rs.14.00 crores in 2009-10) has been shown under FMI in the Annual Accounts but has not been considered in the cost statement as per the tariff guidelines.</p>
<p>(c). KOPT to refer to Table below Forms 3A and Form 3C. With reference to liability towards specific year pension payment for the years 2009-10 to 2012-13, the amounts shown in the table under Form-3A [Refer row (a)] do not tally with the amounts shown in the table of Form 3C [refer sl.no. (iv) (a)]. KOPT to clarify the position and reconcile the difference. Further, it is to confirmed that the specific year pension payment are not drawn from the Pension Fund.</p>	<p>The amount shown under row (a) in the table under Form 3A is the payment made/ proposed to be made on account of Pension by KOPT while the amount shown under sr. No (iv) (a) of Form-3C indicates year wise contribution to Pension Fund (for employees retiring after 31 March 2004). These two amounts are not comparable.</p> <p>However, it may be mentioned that due to improper understanding of the requirement of Form-3C the information furnished under Form-3C earlier was not proper and accordingly, KOPT has now revised the Form -3C. The same may be considered by TAMP.</p>
<p>(d). The KOPT has shown an amount of Rs.100 Crores each for the years 2009-10 and 2010-11 and Rs.90 Crores and Rs.85 Crores for the years 2011-12 and 2012-13 respectively towards contribution to Superannuation Fund and Gratuity Fund covering employees retired on or after 1 April 2004. This annual contribution is reported to bridge the gap to cover the balance amount required in the Pension Fund. In this connection the</p>	<p>The yearly contribution towards superannuation fund is dependent on availability of fund subject to a maximum of Rs.100000.00 per employee per year as allowed under Income Tax Act. The corpus to be created is based on actuarial valuation.</p>

	KOPT to confirm whether the annual contribution is based on actuarial valuation.	
	(e). The KOPT has shown an actual amount of Rs.190 Crores for the year 2008-09 and Rs.73.35 Crores for the year 2009-10 towards value of Annuity purchased / to be purchased covering the employees retired before 31 March 2004. Likewise, the KOPT has estimated an amount of Rs.60 Crores, Rs.45 Crores and Rs.60 Crores for the years 2010-11 to 2012-13 respectively. In this regard, the amount shown in Form 3C for the years 2009-10 and 2011-12 are not matching with the amount shown in the table [refer row (d)] under Form 3A. KOPT to reconcile the difference.	<p>In the Form-3A the annuity purchased during 2009-10 was wrongly shown as Rs.73.35 crores earlier. The form has now been rectified which may be considered.</p> <p>Similarly, the Form-3C has also been revised. Due to improper understanding of the requirement of Form-3C, the position was not reflected properly. The revised Form-3C now submitted may be considered.</p>
8.	<p><b><u>Capital employed:</u></b></p> <p><b><u>Fixed Assets</u></b></p> <p>(a). KOPT has proposed additions to the gross block during the years 2010-11 to 2012-13. The details of the additions to the gross block proposed during for the year 2010-11 to 2012-13 as given in Form - 4B do not match with the details of the additions as furnished in Form - 4A. Further, Form-4B is incomplete. The KOPT to furnish full details in Form 4B regarding additions to the gross block for the years 2010-11 to 2012-13 with justification for the proposed investments.</p>	<p>As per the prescribed Format of Form-4B the details of every additional item of investment exceeding Rs.5.00 crores added or proposed to be added to the gross block during a financial year is to be indicated.</p> <p>However, in case of Form-4A, all the assets irrespective of value is to be shown. Accordingly, the aggregate value of assets added to block as per Form -4B can not be identical.</p> <p>The assets proposed to be added in respect of HDC are all pertaining to Plan Capital Schemes duly approved by Ministry.</p> <p>KOPT has furnished the copies of Board Resolutions in the matter.</p>
	(b). The present status in respect of additions proposed for the year 2010-11 to be furnished.	The KOPT has furnished the status of various Schemes/ Projects undertaken/ proposed to be undertaken at KDS & HDC separately as on 31 July 2010.
	(c). The status of action initiated in respect of additions proposed for the year 2011-12 to also be intimated.	The additions in respect of HDC proposed for 2011-12 are all continuing scheme.
	(d). It is to be noted that only completed and commissioned assets should alone be counted for capital employed. The work-in-progress shall not be taken into account. A confirmation in this regard to be furnished.	Confirmed.
	(e). It is to be confirmed that the capital outlay in the form of additions to the gross block of assets proposed for the years 2010-11 to 2012-13 is in line with	Confirmed.

	Five year plan envisaged by the Port.	
	(f). KOPT to furnish basis for allocation of the net block of assets to the various activities and sub-activities alongwith workings.	<p>As per accounts maintained by KOPT, the assets are classified under five heads, i.e. Cargo, Vessel, Railways, Estate and Management. Accordingly the assets pertaining to Cargo, Vessel, Railways and Estate are directly identifiable from the Accounts itself.</p> <p>The assets falling under Management are reallocated to the four principle activities based on the nature of and use of the specific asset.</p> <p>The assets allocated to an activity is further reallocated to sub activities based on the following principle:</p> <p>(a). The assets, the usage of which can be identifiable to a sub activity are allocated to the said sub activity.</p> <p>(b). The assets, the usage of which is not directly identifiable to a sub activity has been apportioned to various sub activities based on the extent of use.</p>
	(g). With reference to Form 9, the KOPT to furnish the items of the capital expenditure incurred or proposed to be incurred from the balance maintained in the Escrow Account. It is to be noted that as stipulated in Clause 2.8.3 of the tariff guidelines, the investment made out of the Escrow Account will not qualify for ROCE. Accordingly, KOPT to exclude the items of assets funded from the Escrow account for the purpose of calculating ROCE. The details of items of assets so excluded from the capital employed to be furnished year wise beginning from 2005-06 to 2012-13.	KOPT has procured Locomotives and Railway rolling Stocks out of the proceeds of the Escrow Account. The investment so made has not been considered in Net Block and accordingly no return against the same has been claimed as per tariff guidelines.
9.	<b>Working Capital:</b> The reason for not estimating working capital for the years 2009-10 to 2012-13 to be explained.	As per the extant tariff guidelines, the working capital of KOPT becomes negative and accordingly, no working capital has been considered. The primary reason for the above phenomenon is disallowing almost the entire dues from the Govt. and a substantial amount of Sundry Debtors from being considered as Current Assets.
D.	<b>Scale of Rates:</b>	
(i).	The KOPT has formulated its proposed Scale of Rates considering an increase in the existing tariff at KOPT. The additional services / facilities proposed to be provided to the users and the benefit of productivity improvements accruing to users justifying this hike to be listed out.	<p>KOPT while formulating its proposed Scale of Rates has envisaged the following additional services/ facilities and the benefit of productivity improvements -</p> <p>(a). Introduction of shore handling services at two berth of HDC through contractors. KOPT presently does not undertake such services at HDC and users are completely dependent on private operators for shore support. The private operators often operate with inadequate fleet which affects the productivity of vessels. The customer is forced to pay a substantial amount to the private operators for the services, without any control over the quality of the service.</p>

		<p>(b). Introduction of MHC at two berths of HDC for vessels' work will increase the productivity of the bulk/ break-bulk vessel considerably. As per contract condition, the contractor is required to provide a productivity of 20000 MT per day output. This will reduce the vessel time at berth as well as the turn-around time of the vessels.</p> <p>(c). Computerised filing of documents/ requisitions would result in saving huge paper cost and reducing human interface between port and users.</p> <p>(d). Reduction in dwell time inside the port will result in savings of storage charges to the users in port.</p>
(ii).	As stated earlier, the cost statement furnished by KOPT reflects on average deficit of around 17% at the existing level of tariff for the years 2010-11 to 2012-13. However, it is seen from the proposed draft Scale of Rates that the rates shown in the Scale of Rates increase at different percentages from the existing level of tariff. In this context, the KOPT to furnish a detailed working showing that the additional revenue for the respective years that would accrue to KOPT by application of proposed rates will match with the average deficit position of around 17% as shown by the port in the cost statement.	The reason for proposing different rates of increase in applicable charges have been explained earlier and hence not repeated.
(iii).	The KOPT to explain the reason for inserting the sentence 'and any other area as may be administratively decided', in the definition no. 2(vii) defining HDC.	KOPT is contemplating commencement of operation at various areas including Salukkhali. Some of the areas are yet to be taken over by KOPT and the operational control of the area is yet to be decided administratively. Therefore, the insertion has been made to take care of the situation when decided in future.
(iv).	The proposed note 3(xiii)(b) to be modified in line with clause 2.18.2 of the revised tariff guidelines and the rate of interest to be updated with the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India.	The rate of interest has been proposed at 2% plus the PLR of State Bank of India. However, with the recent RBI stipulation of replacing the PLR with Base Rate, the provision of the guidelines may require modification.
(v).	The KOPT appears to have introduced new cargo items in the Wharfrage Schedule at Section 4.1. KOPT to furnish detailed working with cost elements considered to arrive at the proposed wharfrage charge for each of the cargo items proposed to be introduced by KOPT.	It is clarified that no new cargo item as such has been introduced. However, in some cases due to use of generic terms in the existing Scale of Rates often difficulties are being faced at ground level in understanding and implementation. In the proposed Scale of Rates an attempt has been made to specify the items instead of use of generic terms to the extent possible. Further, doing away with ad valorem rate necessitated certain amendments, which has been done.
(vi).	The existing conditionality at Sl. no. 2 of Section 4.2. prescribes wharfrage for coastal cargo at 60% of the rates specified for foreign cargo subject to a	The ad valorem rates for unspecified foreign cargo have been done away with and hence, the clause 'subject to a maximum of Rs.50 per tonne', which was inserted for dealing with coastal unspecified cargo has also been deleted.

	maximum of Rs.50 per tonne. In the proposed draft Scale of Rates, the KOPT has proposed to delete 'subject to a maximum of Rs.50 per tonne'. The reason for deleting the said clause from the existing conditionality to be explained.	
(vii).	The reason for deleting the existing conditionality at Section 4.11 which prescribes wharfage on unspecified cargo sold by auction/ tender is to be explained.	As the proposed Scale of Rates has specific Wharfage rates for all cargo including unspecified cargo and the ad valorem rates of unspecified cargo have been done away with, the instant clause which earlier dealt with unspecified cargo (as ad valorem is not available when sold by auction, tender or otherwise) has been deleted.
(viii).	The KOPT appears to have modified the existing Schedule 'On-board Handling Charges' proposed at Section 5.1. KOPT to furnish detailed working with cost elements considered to arrive at the proposed On-board Handling charge for each group of the cargo items proposed to be introduced by KOPT. The rates for the existing group of cargo item to be linked to the proposed rates for the proposed group of cargo items and confirm whether the cargo items under existing group are similar to the cargo items in proposed group.	<p>The productivity of on board labour primarily depends on the nature of cargo. Accordingly, while framing the schedule of on board charge an attempt has been made to group cargos having similar nature of handling in one group.</p> <p>The first group deals with all types of dry bulk cargo. The group is similar to the group specified under S.5.1 (1) of the existing Scale of Rates.</p> <p>The Iron &amp; Steel products have also been put under a separate group akin to the practice followed in the existing Scale of Rates [Ref: S.5.1 (2)]. However, all types of bagged cargo not specified and all types of liquids handled in drums have been clubbed with the said group. As the products does not come under the classification "Iron &amp; Steel", there are problems at the ground level relating to classification of items and implementation of the existing Scale of Rates. To remove the problems, the various types of Iron &amp; Steel Products as handled at KOPT has been specified to facilitate proper implementation at ground level.</p> <p>To facilitate automation, the bagged cargo presently classified under S.5.1 (3) has been specified under S.5.1 (2).</p> <p>The 'logs, Timber &amp; Veneer' has been classified under a separate group akin to the existing Scale of Rates.</p> <p>Car/ Rubber Tyre Vehicles etc handled by use of slings have also been placed in one group as has been done in the existing Scale of Rates.</p> <p>Other General Imports/ Exports like Machineries, Equipments etc has been put under a separate group dealing with all types of cargo not specified. It may be mentioned that due to the nature of such cargo, the productivity of handling of the same is very low. For example, while the hook shift output of Coking coal in 2009-10 was 533 MT, the hook shift output of General Import/Exports was only 121 MT. The productivity of such cargo also depends on the type of the cargo and varies considerably. For example during 2008-09 the hook shift output of such cargo was only 85 MT. Considering the</p>



		poor productivity of such cargo, a separate category has been specified under S.5.1 (6).
(ix).	Similarly, the KOPT appears to have modified the existing 'Shore Handling Charges' at Section 6.1. KOPT to furnish detailed working with cost elements considered to arrive at the proposed shore handling charge for each group of the cargo items/ services/ facilities proposed to be introduced by KOPT. The rates for the existing group of cargo items to be linked to the proposed rates for the proposed group of cargo items and confirm whether the cargo items under existing group are similar to the cargo item in proposed group.	<p>In case of shore handling charges the structure of existing Scale of Rates has been kept as it is with the only exception of modification of the existing S.6.1 (6) dealing with all types of bulk cargo. In the existing Scale of Rates, the shore handling charges applicable for all types of dry bulk cargo excepting for Thermal Coal and Iron Ore is specific irrespective of the fact whether the cargo is required to be transported from a Berth to a storage area adjacent to the same berth or not.</p> <p>However, the transportation cost relating to transfer of cargo from a berth to the dedicated storage area of a berth and that for transportation of cargo from a berth to an area other than dedicated storage area of the berth is not similar. A differential rate to deal with transportation of cargo from a berth to area other than dedicated storage area of the berth has been proposed to take care of the additional cost of transportation.</p>
(x).	The KOPT to confirm whether the revised manning scales / datum awarded by the National Tribunal in 2006, have been taken into account while determining the stevedoring cost pertaining to the 'On-board Handling Charges' proposed at Section 5.1. and 'Shore Handling Charges' prescribed at Section 6.1. of the proposed draft Scale of Rates. The KOPT may also furnish details as to when the Datum was revised.	The position of KOPT in the matter has been explained earlier and hence not repeated.
(xi).	The rationale behind introducing a new note (iv) under 'Note for Section 6' to be explained.	<p>As has been pointed out earlier, the differential rate under S.6.1(7) has been proposed to take care of cost of additional transportation in case of transfer of cargo from a berth to an area other than dedicated storage area of a berth.</p> <p>It has been generally seen that the average lead distance between a Berth and the dedicated storage area of the same berth is 1 Km. Hence, in cases where the distance between the berth and the storage area other than dedicated storage area of the berth is 1 Km or less, it was considered that the extra rate should not be applicable. The note-(iv) to S.6 has been added to deal with such cases.</p>
(xii).	The rationale behind introducing a new note (i)(b) under 'Note for Section 7' prescribing Last Landing Date (LLD) in respect of overside discharge to be explained.	The provision has been inserted to deal with cases of landing of cargo from barges/ boats/ flats/ any other vessels etc, at berth; the cargo on which was originally discharged overside as well as at anchorages to such barges/ flats/ boats/ any other vessel etc.
(xiii).	The new tariff item proposed at Sl.No.3 of Section 8.1 for levy of charges for transportation of cargo for which KOPT undertakes transportation within the Dock Interior Zone of HDC to be	The rate specified for transportation within dock interior zone at HDC has been kept at the same level of that of KDS as the nature of service is similar. The clause has been inserted to specify the rate for HDC instead of deriving the same from the rate applicable for transportation 'within the dock' specified under S.8.1(1) of

	justified with cost details.	the existing Scale of Rates, as in HDC the area is known by users as dock Interior Zone.
(xiv).	The new tariff item proposed at Sl.No.6 of Section 9 for unloading of dry bulk cargo from dumpers to be justified with cost details. KOPT to clarify, how this proposed tariff item is different from another proposed new tariff item in Sl. No.13 under Section 17.1 for levy of charges for use of MHC for unloading/ loading cargo.	<p>The rate specified under S.9.1(6) deals with loading/ unloading of dry bulk cargo not covered under the definition of 'Shore handling charges' The rate has been derived from the applicable corresponding rate for break bulk cargo and pegged at 50% of the lowest slab rate applicable for break bulk cargo, considering the productivity of the equipments while handling of bulk cargo vis-à-vis break bulk cargo.</p> <p>The rate specified under Section-17.1 Sr.No-13 deals with loading/ unloading of cargo to/ from vessels, while the rate specified under S.9(6) deals with extra loading/ unloading of bulk cargo as a part of shore handling activity.</p>
(xv).	Proposed note for 10% rebate in the composite box rate incase of import container containing cargo consigned to Nepal and Bhutan at note (i) under 'Note for Sections 11 and 12', may not be required since the tariff to be approved will be ceiling rates and the KOPT has the liberty to charge lower rates based on commercial consideration.	It is a fact that the rate approved by TAMP will be the rate and the KOPT has the liberty to charge lower rates based on commercial consideration. But KOPT intends to keep the note in the proposed SOR to give importers and exporters of these land-locked neighbouring countries a comfort feeling that KOPT cares for them. The entire group of cargo of these two countries are charged in the lowest slab in the existing Scale of Rates irrespective of the category. Therefore, considering the above position, this Authority is requested to include the proposed note for 10% rebate in the composite box rate in case of import container containing cargo consigned to Nepal and Bhutan.
(xvi).	The rates levied by the Calcutta Dock Labour Board (CDLB) are not within the regulatory purview of this Authority. The SOR to be notified by this Authority need not approve the arrangement proposed at Note (ii) under "Note for Sections 11 & 12."	The Note proposed is not an arrangement. It is a clarification that the composite rate does not include charges of Dock Labour Board. Therefore, TAMP is requested to incorporate the Note.
(xvii).	The reference of "Note (i)" made in the note (iii) under note for Section 11 & 12 is not clear.	<p>TAMP has correctly identified the inconsistency in the Note (iii). A wrong reference has been made in Note (iii).</p> <p>The phrase "Note (i)" is to be replaced by "Section 12.1". The error inadvertently made may please be excused and the Note may be rectified as submitted above.</p>
(xviii).	The KOPT has prescribed charges for Transshipment Containers at section 13. KOPT to furnish detailed working with cost elements considered to arrive at the proposed charges for Transshipment Containers. The need for this tariff item in the absence of estimate traffic of transshipment containers to be explained.	<p>TAMP may recall that after revision of last Scale of Rates of KOPT, as some transshipment of containers took place at KDS and representations for transshipment container rate were received from some container MLO-cum-vessel operators, a proposal was sent to TAMP in 2008 for Transshipment Container rates. The said proposal of Transshipment Container rate has been approved by TAMP recently vide order dated 9<sup>th</sup> July 2010 (Case No. TAMP/28/2008-KOPT).</p> <p>In absence of proper transshipment rate, it was often represented that this would jeopardise the development of a transshipment route through the KOPT.</p> <p>In the back drop of the above stated position, the rate for transshipment container has been proposed following the stipulation made in Clause 5.5.1 of the tariff guidelines of March 2005.</p>

**Calculation:**

The composite handling rates for normal container rates-

- i) Foreign(Load)- Rs. 4500
- ii) Coastal(Load)- Rs. 2700
- iii) Foreign(Empty)- Rs. 2500
- iv) Coastal(Empty)- Rs. 1500

Based on the above rates position of normal containers, the rates of transshipment containers have been calculated and proposed as submitted below.

**Transshipment charge where both legs are foreign**

Loaded- 1.5 times of (i) above = Rs. 6750  
 Empty- 1.5 times of (ii) above = Rs. 4050

**Transshipment charge where one leg is coastal and other leg is foreign**

Loaded- 0.75 times- (a) of (i) above = Rs. 3375  
 (b) of (ii) above = Rs. 2025  
 Rs. 5400  
 =====

Empty- 0.75 times- (a) of (iii) above = Rs. 1875  
 (b) of (iv) above = Rs. 1125  
 Rs. 3000  
 =====

**Transshipment charge where both legs are coastal**

Loaded- 1.5 times of (iii) above = Rs. 4050  
 Empty- 1.5 times of (iv) above = Rs. 2250

(xix). The KOPT has proposed consolidated charges for movement of containers between Docks and off Dock CFS by rail at KDS at Section 15.1. KOPT to confirm whether the proposed services are covered under Section 42 read with Section 48 of the MPT Act. The KOPT to furnish detailed working with cost elements considered to arrive at the proposed charges, if the proposed services are covered under the relevant provisions of MPT Act.

The proposed consolidated charge primarily constitutes of Container composite Box rate, extra container handling charges, if any, and transport of the container loaded on wagon owned by the CFS within the Port Railway network with the help of Port Locomotives and accordingly, the same falls within the ambit of Section-42 read with Section-48 of the MPT Act.

The approach taken in fixing the rate is tabulated below:

(Amt. in Rs.)

Sl. No	Particulars	20'	40'
<b>A)</b>	<b>For container other than ICD</b>		
(i)	Where information will be received for such movement by wagon prior to landing/ receipt of containers in docks.		
	- Composite Box rate	4500	6750
	- Local Haulage charge #	745	1490
	<b>Total</b>	<b>5245</b>	<b>8240</b>
	<b>Rounded off to</b>	<b>5250</b>	<b>8250</b>
(ii)	Where information will NOT be received for such movement by wagon prior to landing/ receipt of containers in docks.		
	- Composite Box rate	4500	6750
	- Additional Handling Charge @	800	1200
	- Local Haulage charge #	745	1490
	<b>Total</b>	<b>6045</b>	<b>9440</b>
	<b>Rounded off to</b>	<b>6000</b>	<b>9440</b>

		<p><b>B) For ICD container</b></p> <p>(i) Where information will be received for such movement by wagon prior to landing/receipt of containers in docks.</p> <table> <tr> <td>- Composite Box rate</td><td>3500</td><td>5250</td></tr> <tr> <td>- Local Haulage charge #</td><td>745</td><td>1490</td></tr> <tr> <td><b>Total</b></td><td><b>4245</b></td><td><b>6740</b></td></tr> <tr> <td><b>Rounded off to</b></td><td><b>4250</b></td><td><b>6750 *</b></td></tr> </table> <p>(ii) Where information will NOT be received for such movement by wagon prior to landing/receipt of containers in docks.</p> <table> <tr> <td>- Composite Box rate</td><td>3500</td><td>5250</td></tr> <tr> <td>- Additional Handling Charge @</td><td>800</td><td>1200</td></tr> <tr> <td>- Local Haulage charge #</td><td>745</td><td>1490</td></tr> <tr> <td><b>Total</b></td><td><b>5045</b></td><td><b>7940</b></td></tr> <tr> <td><b>Rounded off to</b></td><td><b>5000</b></td><td><b>7940 *</b></td></tr> </table> <p># For hauling of privately owned wagons of the CFS operator from docks to their CFS by port locomotives within the railway network of Kolkata Dock System, the rate has been arrived at taking the Local Haulage Charge rate levied for inward/outward movement of loaded wagons of Zonal Railways by port locomotives. The present rate of Local Haulage Charge notified by Railways for KDS is Rs. 1490 per 8 wheeler. As 8 wheeler wagon can load either 2(two) 20' containers or 1(one) 40' container, the rate for 20' has been arrived at half the rate and for 40' the full rate.</p> <p>@ In absence of pre-information from the users/CFS operators about movement of the container by wagons to CFS, the container on landing is being stacked at the yard for truck/trailer loading. This container subsequently if requisitioned for movement to CFS by wagon of the CFS operator, additional handling services are required for the container in the form of lift-on from the truck/trailer loading stackyard, transportation to railway loading stackyard and lift-off at railway loading stackyard. For this additional services rates specified at Sl. No. 2(b) and (4) for Miscellaneous Services under Section 14.1 are leviable.</p> <p>* The rates for 40' ICD container may please be amended in the proposed Scale of Rates as Rs. 6750 and 7940 as against Rs. 7250 and Rs. 8440 respectively. The mistake inadvertently occurred as the composite box rate for 40' was not considered at 1.5 times the rate for 20' container in earlier calculation. The TAMP is requested to consider the matter and amend the proposed rates for 40' ICD container accordingly.</p>	- Composite Box rate	3500	5250	- Local Haulage charge #	745	1490	<b>Total</b>	<b>4245</b>	<b>6740</b>	<b>Rounded off to</b>	<b>4250</b>	<b>6750 *</b>	- Composite Box rate	3500	5250	- Additional Handling Charge @	800	1200	- Local Haulage charge #	745	1490	<b>Total</b>	<b>5045</b>	<b>7940</b>	<b>Rounded off to</b>	<b>5000</b>	<b>7940 *</b>
- Composite Box rate	3500	5250																											
- Local Haulage charge #	745	1490																											
<b>Total</b>	<b>4245</b>	<b>6740</b>																											
<b>Rounded off to</b>	<b>4250</b>	<b>6750 *</b>																											
- Composite Box rate	3500	5250																											
- Additional Handling Charge @	800	1200																											
- Local Haulage charge #	745	1490																											
<b>Total</b>	<b>5045</b>	<b>7940</b>																											
<b>Rounded off to</b>	<b>5000</b>	<b>7940 *</b>																											
(xx).	The reason for increasing the free days from the existing 3 days to 30 days incase of import containers containing relief commodities for Missionaries of Charity, Ramkrishna Mission and Bharat Sevashram Sangha at Section 16.3 to be clarified.	After the last revision of Scale of Rates of KOPT, the Board of Trustees of KOPT vide Resolution No. 83 dated 8.06.07 have approved increase of the free days for Missionaries of Charity, Ramkrishna Mission, Bharat Sevashram Sangha from 3 days to 30 days.																											
(xxi).	The proposed storage slab structure at Section 16.6 (Storage charge on loaded import/ export/ transshipment container containing Hazardous-I cargo) and at Section 16.8 (Storage charge on loaded transshipment container, excepting those loaded with Hazardous -I cargo) to be justified with dwell time analysis.	<p>No change in the storage charge has been proposed so far as normal transshipment container is concerned.</p> <p>In keeping with the tariff guidelines for containers containing Hazardous-I cargo a rate slab has been incorporated separately taking 1.25 times of the normal container.</p> <p>As transshipment containers are not being handled at KOPT regularly, separate dwell time data is not available.</p>																											
(xxii).	The reason for not prescribing any free days on cargo destuffed from container as proposed as Note 12 under 'Note for Section 16' to be explained.	As the load container is already having free period, no additional free period for cargo de-stuffed from the said container has been proposed except the day of de-stuffing.																											

(xxiii).	<p>The KOPT has introduced charges for the use of Port's Railway Weigh Bridge at Sl. No. 6(ii) and new tariff items at Sl. No. 13, 14, 15(a) and (b) and 16 towards use of MHC on board the vessel for loading/ unloading, heaping/ high heaping of dry bulk cargo, despatch related services and cleaning charges for handling of cargo under Section 17.1. In this regard, the KOPT to furnish/ clarify the following:</p> <p>(a). KOPT to clarify whether these equipment / services would be directly provided by KOPT or by outsourcing.</p>	<p>The services would be provided by outsourcing.</p>												
	<p>(b). KOPT to justify the proposed charge supported by detailed working with cost elements considered.</p>	<p>KOPT does not maintain sub-activity costing. However, the revenue projection indicated by KOPT includes revenue expected to be earned from the aforesaid activities and the cost indicated in the cost statement against individual sub services also includes estimated outgo on account of payments to the contractor engaged for equipping of berths as well as allocation of overhead as per prescribed formula. The final position as reflected from Form-5 (a) (iii) clearly indicates that the projected earning as per proposed Scale of Rates is within the permissible limit.</p> <p>Further, the rates proposed are comparable with rates of similar facilities provided by other terminals.</p>												
	<p>(c). The KOPT had earlier vide its letter no. Admn/7415/C/3 dated 2 December 2009 proposed the charges for the above said tariff items for approval. For the detailed observations conveyed, the proposal of KOPT was returned to the port with a request to file a comprehensive proposal formulated as per the relevant provision of the tariff guidelines of March 2005, vide our letter no. TAMP/57/2009-KOPT dated 1 January 2010. The KOPT to comply with the advice rendered earlier in this regard with respect to the tariff items now proposed by the port.</p>	<p>The proposal of KOPT dated 2 December 2009 was for adoption of certain rates on ad-hoc basis. TAMP had made certain specific observations against the proposal. However, due to various issues including protracted litigation, the commencement of work by the contractor engaged for equipping of the berths at HDC has been delayed. Only very recently, in pursuance of a directive of Ministry, KOPT has advised the contractor for settlement of issues relevant for issuing commissioning certificate. The rates earlier proposed by KOPT for adoption on ad-hoc basis have not accordingly been charged so far.</p> <p>The principle objection that was raised by TAMP against the earlier proposal was with regard to adoption of same charge for loading/ unloading of cargo by MHC applicable to Foreign and Coastal cargo.</p> <p>KOPT has duly considered the observation of TAMP and accordingly, KOPT would like to propose the following as clause proposed under S.17.1 Sr.No-13 in place of the clause proposed earlier:</p> <table border="1" data-bbox="611 1522 1256 1824"> <thead> <tr> <th>Sr.No</th><th>Description</th><th>Rate in Rs. Per MT</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>13.</td><td>Use of MHC with grabs and pay loaders on-board the vessel for loading/ unloading of cargo at any MHC Berth at HDC</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>a) Foreign Cargo:</td><td>Rs.52.00</td></tr> <tr> <td></td><td>b) Coastal Cargo other than Crude Oil, POL &amp; POL Products, Thermal Coal, Iron Ore and Iron Ore pallets.</td><td>Rs.31.20</td></tr> </tbody> </table>	Sr.No	Description	Rate in Rs. Per MT	13.	Use of MHC with grabs and pay loaders on-board the vessel for loading/ unloading of cargo at any MHC Berth at HDC			a) Foreign Cargo:	Rs.52.00		b) Coastal Cargo other than Crude Oil, POL & POL Products, Thermal Coal, Iron Ore and Iron Ore pallets.	Rs.31.20
Sr.No	Description	Rate in Rs. Per MT												
13.	Use of MHC with grabs and pay loaders on-board the vessel for loading/ unloading of cargo at any MHC Berth at HDC													
	a) Foreign Cargo:	Rs.52.00												
	b) Coastal Cargo other than Crude Oil, POL & POL Products, Thermal Coal, Iron Ore and Iron Ore pallets.	Rs.31.20												

		<p>The aforesaid rates have been derived considering estimated handling of coastal cargo at 10% of the total cargo.</p> <p>Further, regarding the rates proposed earlier, TAMP had advised to submit cost statement. In case of the existing proposal of revision of Scale of Rates, the estimated earning against the aforesaid services as well pay out to the contractor as well as allocable overheads has been indicated in the cost statement under Form-5 (a) (iii) submitted to TAMP. The final position against each of the sub services specified in Form-5 (a) (iii) justifies the rates proposed.</p>
(xxiv)	<p>The rates proposed at Sl. No. 11(c) under Section 17.1. to be levied on wagon carrying loaded or unloaded containers at CONCOR CTKR Terminal to be justified with detailed workings.</p>	<p>(A). The Operational services given by port to wagons handled at CONCOR Terminal are as follows:</p> <p>(i). All inward rakes for CONCOR Terminal are received by port from Trunk Railways at its own interchange yard (EJC) on its own rail track and thereafter, the rakes are hauled and placed at the CONCOR Terminal by KOPT's own locomotive.</p> <p>(ii). Port with the help of its locomotive also undertake all rake movement between CONCOR Terminal and Port Container Terminal.</p> <p>(iii). In almost all cases, outward rakes from CONCOR Terminal are moved and hauled out by locomotives from Trunk Railway directly.</p> <p>(iv). Port locomotive is used for doing shunting of wagons inside the CONCOR Terminal. This is an additional service other than mentioned in 1<sup>st</sup> item above in para-4</p> <p>(v). Port railway tracks at EJC yard is being used for holding rakes meant for CONCOR Terminal when there is space problem inside CONCOR Terminal. It is observed that 2 to 3 rakes on an average per day occupy port's rail tracks.</p> <p>(vi). Port locomotive is used for sorting and shunting of sick wagons and placement of the same at Sick line and subsequent clearance etc.</p> <p>(B). For all the services mentioned above, KOPT presently levies the following charges as per Board Resolution No. 79 dated 17.06.2005.</p> <p>(i). Local haulage Charge after granting the following concession-</p> <p>(a). 25% on domestic container</p> <p>(b). 50% on exim containers involving Amingaon &amp; Birgunj ICD</p> <p>(c). 90% on exim containers involving ICDs at TKD, Dadree, Ludhiana, Dandherikalan, Jaipur, Kanpur, Bhadohi, Mirzapur, Fatwa Jamshedpur, Baleswar, Nagpur, Raipur.</p> <p>(ii). For use of KOPT's railway tracks- a track utilisation charge.</p>

(iii). For additional services by KOPT's locomotives, other than the 1<sup>st</sup> item in para-4 above, Locomotive hire charge.

(C). As CONCOR has requested KOPT to do away with the tedious calculation of the aforesaid 3 charges and to introduce a TEU rate, a consolidated rate of Rs.600/- per TEU handled at Container Terminal has been proposed by KOPT for providing all rail related services by the port railway system. The detailed working of the rate is furnished below :-

Facts & Figures considered:

(i). As services of locos for placement, withdrawal, re-positioning of wagon are the primary service that port railway renders to the CONCOR terminal, it was found to be logical to allocate the cost of operation on the basis of loco utilisation.

(ii). Loco utilisation hour for CONCOR work in December 2008, January 2009 and February 2009 were 57.41 hrs., 56.07 hrs., and 71.17 hrs. Average comes to 61.55 hrs.

(iii). On an average two sets of loco support are in service in KDS railway system. Total hours in a month comes to  $[2 \times 30 \times 24] = 1440$  hrs. Considering 60% capacity utilisation, effective loco hrs worked out to 864.

(iv). Operating Expense of railway operation for 2010-11, 2011-12 and 2012-13 are Rs.1668.96, Rs.1761.17 and Rs.1859.76 respectively as per Cost Statement for Railway Activity of KDS. Average comes to Rs.1763.30.

(v). Allocated Management & General Overheads for 2010-11, 2011-12 and 2012-13 are Rs.717.11, Rs.759.57 and Rs.806.05 respectively as per Cost Statement for Railway Activity of KDS. Average comes to Rs.760.91, which is 43% of Operating Expense.

(vi). Allocated FME after adjustment of FMI for 2010-11, 2011-12 and 2012-13 are Rs. 751.25, Rs. 784.09 and Rs. 815.11 respectively as per Cost Statement for Railway Activity of KDS. Average comes to Rs. 783.48, which is 44.43% of Operating Expense.

(vii). Annual throughput at CONCOR Terminal is taken at 40000 TEUs.

Calculation:

$$\frac{\text{Operating Expense for railway operation}}{\text{Total effective loco hrs.}} \times \frac{\text{Loco utilisation hrs for CONCOR}}{\text{CONCOR}}$$

= Operating Expense for CONCOR on the basis of loco utilisation hrs.

$$\frac{\text{Operating Expense for CONCOR}}{\text{No. of TEUs estimated}} = \text{Operating Expense per TEU}$$

		<p>Thus, the rate is worked out as follows :-</p> $\frac{\text{Rs. } 1763.32 \text{ lakhs}}{864 \text{ hours}} \times 61.55$ $= \frac{\text{Rs. } 125.62 \text{ lakhs}}{40,000 \text{ TEUs}}$ <p>Therefore, Operating Expense per TEU is - Rs.314  Add : Mgt. &amp; Genl. Overhead (43% of OE) - Rs.135  FME after adjustment of FMI (44.43% of OE) - <u>Rs. 140</u>  Total - <u>Rs.589</u></p> <p>Add RoCE (13% of OE) - <u>Rs. 40</u>  Total amount per TEU worked out to - <u>Rs.629</u></p> <p>Based on the above and CONCOR's contribution to port container traffic, a rate of Rs.600 per TEU has been proposed.</p>
(xxv).	It is seen that the tariff items listed at Sl. No. 8, 9, 10 and 11 under Section 17.1 relate to levy of charges with respect to Railways. In this context, KOPT to furnish/ clarify the following:	
	(a). The services proposed to be rendered for the tariff items to be listed out.	<p><b>Sl. No. 8 - Hire of Locomotive</b>  The services proposed to be rendered under this tariff item is in the form of port locomotive support -</p> <p>(i). for additional shunting requirement of the siding holders/ users other than hauling of wagons by port locomotive in connection with inward/outward movement covered under Haulage Charge approved by Railway Boards from time to time.</p> <p>(ii). for haulage of newly built wagons to stabling yard.</p> <p><b>Sl. No.9 - Stabling Charge</b>  The services proposed to be rendered under this tariff item is in the form of providing KOPT's own railway tracks</p> <p>i) for stabling of newly built wagons</p> <p>ii) for stabling of private wagons</p> <p><b>Sl. No.10 - Infringement, Local Haulage, and Wagon Hire/ Demurrage</b>  These are charges approved by Rly. Board from time to time for providing  Port railway services-</p> <p>i) Infringement charge is levied in case of ODC movement by wagons.</p> <p>ii) Local Haulage is levied for inward/outward hauling of loaded wagons between interchange yard of KOPT and loading/unloading point of the wagons served by KOPT railway system.</p>



		<p>iii) Wagon demurrage/Hire Charge is levied as per the Notification of Railway Board from time to time for holding of wagons beyond free period for reasons attributable to siding holders/users.</p> <p><b>Sl. No. 11 Consolidated charge</b></p> <p>(a) and (b) is being levied at KDS after consolidating various charges like Siding Charge, Diversion Charge etc and to recoup some operational cost of railway activity of KDS since more than 15 years back. Had this charge was not introduced for user of port railways there would have been much more deficit in railway operation, burden of which might have to be passed on other users.</p> <p>(d) is a new charge and separately explained above.</p>
	(b). KOPT to explain as to how the proposed services do not fall within the purview of the Railway Board for fixation of tariff. The availability of such rates in the existing Scale of Rates alone need not be the justification.	Rates under Sl. No.10 are fixed by the Railway Board. Other rates are related to various additional services required to be provided to users like shunting/ shifting of wagons with port locomotive, space for storing (stabling) of newly built/ pvt wagons on KOPT's rail track etc. Railway Board does not fix its rate based on the activity cost of port railway.
(xxvi).	(a). With reference to the new note proposed at (ii) under Section 17.1 the basis for the levy at double the rate for hire of floating crane if the crane is booked beyond normal shift norms to be furnished.	The existing Floating Crane C.V.Mahabahu is of 60 Ton Lifting capacity. Right now the vessel is non-propelled, for which the movement of the vessel is multi-tasks which involves operating cost at different areas. The sanctioned strength of the vessel is 34 persons and at present is manned by atleast 24 persons. This leads to a running operating cost by way of ship-keeping round-the-clock even if it is not booked. The present hike in the crane hire charges does not even replenish the operating cost for 8 hours especially after the new wage board. Normally, the rates for such type of crane should be framed on 'per lift' basis and not for '8 hours shift' but KOPT has proposed for moderate enhancement of rate, which is not market driven. Providing a floating crane of 30 Tonnes and above to a customer involving huge investment & operating cost is not high even @ Rs.80,000/- per 8 hours of operation.
	(b). The reason/ basis for exempting the wagons of CFS operators from levy of stabling of wagon charges on Port Railway Track for first three days to be furnished.	By encouraging the new concept of removal of containers to CFS by Wagons owned by CFS operator, instead of by trucks, the road congestion in city-port like Kolkata has reduced. As such, the port has considered the CFS operator's request for first three days exemption.
(xxvii).	It is seen that KOPT has proposed many changes in the existing PART – V pertaining to Charges for Dry Docks. The KOPT to furnish justification for each of the change proposed to be effected in the proposed Draft Scale of Rates. The KOPT to furnish the financial impact arising from each of the proposed modification along with workings.	<p>The part-V i.e. the structure of Dry Docks charges have been drawn in line with the Schedule of Rates for Mumbai Port Trust.</p> <p>In Kolkata, we are having individual five Dry Docks for single vessel and normally bigger size vessels are dry docked sometimes. For smaller vessels dry docked at Kolkata, the proposed rate does not even meet the optimum income considering the size of the Dry Dock and dry docking of single vessel at a time. Even after the proposed rate revision, the deficit in the activity could not be entirely wiped out. The vessels coming to Kolkata Port are normally dry docked for a longer period thus affecting the revenue earning.</p>

(xxviii).	KOPT to justify the rebate of 20% on dry dock charges of KOPT vessels as proposed at Section 20.11. The term "KOPT vessels" to be explained.	"KOPT vessels" means vessels like Pilot vessels, Tugs, Dredgers, Launches, Despatch vessels, Research vessels, Floating crane, Jet Dredgers etc. owned by Kolkata Port Trust.
(xxix).	The KOPT appears to have introduced charges for the supply of Electricity at Sl. No. 7 under Section 24.1. The proposed charges to be justified with workings.	The rate for supply of electricity is not a new introduction. In the existing Scale of Rates, the rate for supply of electricity has been specified under S.22.1 (7), which may be seen. The rate has however been upwardly revised considering the increase in electricity tariff as well as related costs.
(xxx).	Similarly, KOPT has introduced charges for the providing pneumatic fenders at Sl. No. 9 under Section 24.1. KOPT to justify the proposed charge furnishing working with cost elements considered to arrive at the proposed charge.	The acquisition cost of the pneumatic fenders has been capitalised in 2010-11. The various costs attributable to handling and maintenance of the fenders has been considered against the sub-service 'Berth Hire' under the Form-5 (b)(iii). The estimated earnings from the services have also been included under the said sub service. The final position in the cost statement justifies the rate proposed by KOPT.
(xxxi).	The KOPT to justify with cost details the proposed levy of additional 50% towards towage and pilotage on vessels which after visiting either KDS or HDC, is required to go back to Sandheads before proceeding to other dock system for cargo/ container work.	As per S.25.1, the normal towage & pilotage service commences at Sand- head and completes at Sand-head. The Scale of Rates also provides for levy of shifting charges against movement of vessels from one dock system to another dock system under a single voyage. However, in some cases, the vessels after cargo operation at one Dock System visits other Dock system via Sand Head. As per provision of S.25.1, 200% Towage & Pilotage is to be levied against such vessels. However, as the vessel concerned is visiting another dock system for cargo operation under a single voyage and only due to various operational reasons the vessel had to go via Sand Head. KOPT has proposed a lower rate of 150% of Towage & Pilotage in such cases instead of 200%.
(xxxii).	The reason for altering the existing slab structure prescribed for stayal of vessel less than and more than 200 tonnes as proposed under Sl. No. 1 and 2 of Section 28.1 to be explained. The reason for introducing two new slabs to cover vessels of 1001 to 1500 tonnes and that above 1500 tonnes is also to be explained.	<p>In case of vessels of both the category, the cargo work should not take more than five days. However, it has been observed that the vessels (particularly small vessels) are using the dock as anchoring place on various pretexts. This is causing congestion inside docks.</p> <p>To discourage the above practice, KOPT has proposed penal rates for stayal beyond 5 days. The rates have been hiked progressively. However, the rate for stayal upto 5 days as applicable for vessels upto 1000 tonnes has been kept at the same level as that of existing Scale of Rates, to facilitate genuine cargo work.</p> <p>Further, due to draft constraints, more and more large sized inland vessels are visiting KOPT. These vessels use the infrastructure facilities to the same extent as that of corresponding coastal /foreign vessels.</p> <p>In consideration of the above, KOPT has proposed differential rate structure for Inland vessels of 1001-1500 tonnes and Inland vessels over 1501 tonnes.</p>
(xxxiii).	KOPT to furnish the basis along with workings to arrive at the proposed Dock Toll charges introduced for the various slab structures.	Presently all Inland vessels above 15 tonnes are charged dock toll @ Rs.9.00 per tonne subject to a maximum of Rs.4000.00. The above provision was inserted considering the then existing smaller sized Inland vessels. However, due to draft restriction, more and more large Inland vessels are visiting KOPT.

	<p>The nature of services availed by a small Barge of less than 500 tonnes is substantially different from the nature of services availed by a bigger barge of say 1500 tonnes. In fact with the increasing size of the Inland barges, sometimes separate lock movement is also required for entry/ exit of such large barges.</p> <p>Considering the above factors the Dock toll rates has been prescribed under few slabs based on the size of the inland barges so that barges of larger size and capacity is charged at a higher rate than those of smaller size and capacity.</p>
--	--

10.1. A joint hearing in this case in reference was held on 25 August 2010 at the KOPT premises in Kolkata. The KOPT made a power point presentation of its revised proposal. At the joint hearing, KOPT and the concerned users/ organisation bodies have made their submissions.

10.2. At the joint hearing, the KOPT was requested to furnish some information / clarification. The KOPT has responded. The information sought by us during the joint hearing and reply of the KOPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Additional information / clarification	Reply of KOPT
(i).	KOPT response on the comments of many user associations on the KOPT proposal in reference are not found to be focussedly addressing the issues raised by them. The KOPT to review its response already furnished and forward a comprehensive response addressing the issues raised by the users.	(The KOPT has responded to some of the comments of the users associations. These comments have been inserted alongwith the users comments at the respective relevant places.)
(ii).	The KOPT has proposed a levy of 10% to meet the pension liability. In this regard, the KOPT to furnish a detailed proposal supported by relevant facts, figures and justification. It is noteworthy that the KOPT has agreed that the pension levy, if approved, may be restricted to a three year period in the first instance.	<p>The KOPT has proposed to imposition a special rate on the new Scale of Rates to be approved for the purpose of discharging the pension liabilities.</p> <p>The Board of Trustees for the Port of Kolkata has approved the proposal for imposition of such levy. It is essential to elaborate the scheme adopted by KOPT to discharge the liabilities to fresh order from time to time given by competent authority like Government of India, Settlement of Pay &amp; Allowance, payment of Revised Pension etc. The preamble to the issue with specific is given below:</p> <p>(i). The pensioners drawing pension from Kolkata Port Trust vis-a-vis from the fund maintained by a separate set of Trustees and through LIC, who is responsible to maintain the said fund and discharging its obligation.</p> <p>(ii). For the sake of understanding, it is necessary to consider that there are broadly two groups of pensioners :</p> <p>(a). Pensioners who have retired prior to 01.04.2004 and</p> <p>(b). Pensioners who have retired after that date.</p>

(iii). KOPT have engaged Life Insurance Corporation as an agent for discharging all obligations relating to the pensioners under Group-(ii) above. For the sake of fresh contribution to the funds, KOPT is to contribute to the fund each year. In order to get Income Tax benefit on the contribution made to any funds as admissible expenditure under section 36(1)(IV) of I.T. Act, it is necessary to open separate fund.

It may be necessary to inform further that in terms of the Income Tax Act, 1961 as per Section-10(20) of the said Act, Major Port Trusts in India were excluded from the Tax net as the character of the Major Ports were in the group of "Local Authority".

(iv). By an amendment to the Section the Major Ports were excluded from the definition of "Local Authority" from the Assessment Year 2003-2004 and accordingly, were excluded from the benefit that the Ports were enjoying.

(v). According to the Income Tax Act, the Fund Management may be done by LIC of India or any other insurer as defined in Clause No.28(B)(B) of Section-2 of the Act.

(vi). In view of the above, the two funds were created, Super-annuation Fund and Gratuity fund for discharging the obligation towards the employees who have retired from 01.04.2004 onwards directly by LIC. The corpus required to meet the liability was calculated through Actuarial Valuation by LIC is Rs.1419.13 Crores. The said valuation is required to be refreshed regularly with the normal increase in the D.A. Relief and other pensionary benefits.

(vii). As already stated the fund is managed by LIC on the basis of deeds executed with them with due approval of the Income Tax Authority. For the Internal Administration a separate Trust has been created. The number of employees on roll as on 01.04.2004 nearly, 11,700 are all covered.

(viii). Now, the issue still left out is to discharge the obligations to nearly 27,000 Pensioners, Family Pensioners etc. retired prior to 01.04.2004, for payment of pension and other retirement benefits each month. The accounts submitted by KOPT may kindly be referred, especially Point No.7 Para-b and Form Nos.3A and 3C attached with the reply being sent separately.

(ix). As stated earlier since there was no fund for covering the liabilities towards the pensioners retired prior to 01.04.2004, so long the payments were made from the internal resources of Kolkata Port Trust. A similar Scheme has been taken up by

	<p>KOPT for procurement of annuity in line with Vishakhapatnam Port Trust, to raise the fund to be maintained by LIC. It is understood that VPT has been allowed by TAMP to operate the scheme as mentioned with imposition of special rates.</p> <p>(x). The technical reasons for not utilising the funds already created, for the purpose to discharge the obligation arising for payment of pension etc., to the pensioners retired prior to 01.04.2004, is that the approved Superannuation fund and Gratuity Fund could only be utilised for those employees who were on roll as on date of creation of Trust Deed i.e. 01.04.2004.</p> <p>(xi). Therefore, opening an Annuity Scheme was necessary.</p> <p>(xii). As may be seen from the accounts that already contribution has been made by KOPT in the said Annuity Scheme. The amount already deposited as a chargeable expenditure to the revenue has covered 2,157 number of employees retired between February, 2002 and March, 2004. An amount of Rs.17.13 Crores on account of Pension Liability of those ex-employees has been taken as the expenditure was made out of the fund of the Internal Resources KOPT directly. Moreover, on the balance of the fund left out, an amount of Rs.14 Crores as interest has also been received by KOPT. The said amount has been shown under FMI. It is submitted that with the further contribution to the scheme will cover more number of pensioners.</p> <p>(xiii). However, before creating such scheme, LIC had made an Actuarial Valuation which required a corpus of Rs.1141 Crores to be built up through regular contribution by KOPT so that no payment is required to be made towards pension etc. of the employees retired prior to 31.03.2004.</p> <p>(xiv). It is now necessary to support the proposal as to why 10% special rates have been asked for imposition on the rates proposed for cargo handling activities and also the vessel related activities. It may further seen that at that proposed Tariff which includes proposal for increase in rates, leaves no contribution to practically discharge the liability in favour of the pensioners retired prior to 01.04.2004. The average payments per year on account of pension etc. to those employees retired from 1.4.2004 is nearly Rs.200 Crores.</p> <p>(xv). As already indicated above that as KOPT has no fund for discharging the obligations arose prior to 01.04.2004 the Annuity Scheme through LIC has to be continued by imposing special rates @ 10% for a period of 3 years at the first instance on the basis of income from Cargo and Vessel Handling</p>
--	---

		<p>Activities as proposed. The said imposition would generate an amount of Rs.93.05 crores, Rs.98.63 crores and Rs.102.84 crores respectively during the currency of the proposed period i.e. upto 2012-13. Therefore, it will be still insufficient to cover the proposed contribution, as may kindly be seen from the table given in Form No.-3A and 3C. As such, KOPT has to contribute the balance amount through the proposed revision of rates.</p> <p>(xvi). 10% special rate on the General SoR may be allowed at least for a period of 3 years.</p>
(iii).	As advised already, it is reiterated that the KOPT may file a detailed separate proposal for fixing rates for the services at berth nos. 2 and 8 of Haldia Dock Complex (HDC).	<p>TAMPs observation vide letter dated 1 January 2010 was in relation to the proposal of KOPT for levy of certain charges on ad-hoc basis, as some of the services to be rendered by KOPT at two berths of HDC through outsourcing was not covered in the existing Scale of Rates. However, due to various reasons the contractor engaged by KOPT for the purpose could not commence work and only very recently, in pursuance of a directive of Ministry, KOPT has advised the contractor for settlement of issues relevant for issuing commissioning certificate. As the contractor has not commenced work as yet, the rates proposed earlier for adoption on ad-hoc basis has not been charged to any customer. However, the contractor is now expected to start work within a short while.</p> <p>On the other hand, while submitting the proposal of general revision of Scale of Rates, the issue of these additional services has been included in the structure of the proposed General Scale of Rates. The estimated income arising from various additional services rendered at these two berths at the proposed rate has duly been considered in the cost statement against the sub services and the estimated cost towards pay out to the contractor and allocation of overhead thereon following the formula prescribed by TAMP, has been considered in the cost statement. Further clarifications in the matter as has been sought by TAMP vide letter dated 10 August 2010 has also been furnished.</p> <p>It may also be mentioned that considering the observation of TAMP under cover of their letter dated 1 January 2010 against charges proposed for providing MHC support, KOPT has now revised and proposed differential rate for levy of such charge for 'Foreign' and 'Coastal' cargo in the General Scale of Rates.</p>

10.3. In addition to the above, the KOPT has made the following further submissions

- (i). While filing the cost statement in July 2010, the Salary and related expenditure pertaining to prior period (2006-07 to 2009-10) was considered as per Accounts in the Accounts of 2006-07 and 2007-08 no specific provision for revision of pay and allowances due from 01 January 2007 were made. A part of provision in this regard was first made in the year 2008-09 and the balance in 2009-10. Consequently, the accounts of 2008-09 and 2009-10 contain arrear salary. As the

final orders relating to revision of pay and allowances has since been received the arrear salary component of the cost statement pertaining to 2008-09 and 2009-10 has now been adjusted in the cost statement of respective years and the cost statements have been redrawn and are submitted accordingly.

- (ii). The Govt. Audit has very recently finished their work on scrutiny and certification for Dredging Subsidy for the year 2009-10 and the amount being disallowed by the Govt. Audit has now been charges as cost in the revised cost statement are furnished.
- (iii). The pneumatic fenders procured at HDC were erroneously not included as asset due to wrong posting in 2009-10. The same has now been considered in 2010-11.

10.4. The financial / cost implications as shown by the revised cost statements furnished by KOPT is summarized below:

Sr. No	Particulars	Operating Income (Rs. in crores)				Net Surplus(+)/ Deficit(-) (Rs. in crores)				Net Surplus(+)/ Deficit(-) as a % of operating income			Average Surplus/ Deficit %
		2010-11	2011-12	2012-13	Total	2010-11	2011-12	2012-13	Total	2010-11	2011-12	2012-13	
1.	Port as a whole	1050.16	1119.11	1164.68	3343.95	-184.16	-174.79	-200.27	-559.21	-17.37%	-15.62%	-17.20%	-16.73%
	Cargo	488.84	528.93	552.48	1570.25	-118.08	118.16	-129.39	-365.63	-24.16%	-22.34%	-23.42%	-23.32%
	Port & Dock	265.73	279.77	289.70	835.20	-165.36	-154.31	-168.56	-488.23	-62.23%	-55.16%	-58.18%	-58.52%
	Railway	93.97	92.51	98.21	284.59	-29.13	-30.56	-32.41	-92.10	-31.03%	-33.04%	-33.00%	-32.36%
	Estate	211.72	217.89	224.29	653.91	128.42	128.26	130.08	386.76	60.65%	56.86%	58.00%	58.50%
2.	KDS as a whole	388.39	386.52	402.51	1177.42	-147.14	-177.67	-195.17	-519.98	-37.88%	-45.97%	-48.49%	-44.11%
	Cargo	191.56	184.15	192.51	568.22	-51.48	-74.28	-80.38	-206.14	-26.88%	-40.35%	-41.76%	-36.33%
	Port & Dock	56.35	56.99	59.54	172.87	-168.22	-175.65	-187.68	-531.55	-298.50%	-308.21%	-315.20%	-307.30%
	Railway	13.67	14.08	14.50	42.25	-20.40	-21.89	-23.63	-65.92	-149.27%	-155.49%	-162.97%	-155.91%
	Estate	126.82	131.30	135.96	394.08	92.96	94.17	96.52	283.65	73.30%	71.72%	70.99%	72.00%
3.	HDC as a whole	671.77	732.59	762.17	2166.53	-37.01	2.88	-5.10	-39.23	-5.51%	0.39%	-0.67%	-1.93%
	Cargo	297.29	344.78	359.97	1002.04	-66.60	-43.88	-49.01	-159.49	-22.40%	-12.73%	-13.61%	-16.25%
	Port & Dock	209.38	222.78	230.16	662.32	2.86	21.34	19.12	43.32	1.37%	9.58%	8.31%	6.42%
	Railway	80.20	78.43	83.71	242.35	-8.73	-8.67	-8.78	-26.18	-10.88%	-11.06%	-10.49%	-10.81%
	Estate	84.90	86.59	88.33	259.82	35.46	34.09	33.58	103.11	41.76%	39.37%	38.00%	39.71%

11. Some of the user organisations have furnished their additional comments during and after the joint hearing. The comments received from them were forwarded to the KOPT as feedback information. The KOPT has furnished its comments on some of the user organizations.

12. At the joint hearing held on 25 August 2010, the KOPT was advised to take further action on the identified points and to make a presentation of its proposal alongwith necessary clarifications. Accordingly, the KOPT made a presentation of its proposal on 20 September 2010. The KOPT was requested to furnish further information/ clarifications on the proposal. The KOPT has responded. The reply of the KOPT is summarized below:

(i). Capacity of Port excluding that of BOT Berths:

	[In MMT]						
	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
Capacity Shown in Form 2A	61.40	65.76	65.76	65.76	68.45	70.95	71.20
Capacity excluding BOT Berths	57.17	61.53	61.53	61.53	64.22	66.72	66.97

(ii). Traffic of KOPT excluding that of BOT Berths:

	[In MMT]						
	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
Cargo Handling Quantity as Shown under Form-2A	55.049	57.329	54.220	46.295	47.143	48.054	50.835
Cargo excluding BOT	50.869	53.259	50.589	41.976	43.643	44.754	47.635

(iii). **Non consideration of Royalty claimed from BOT operators but not paid by them as Income:**

The position in the matter is appended below:

**Berth No-4A:**

In case of license of Berth No-4A, KOPT has raised bills on the licensee M/s International Seaports (Haldia) Pvt. Ltd. (ISHPL) claiming royalty on cargo handling charges earned but not shared, royalty on Berth Hire Charges and royalty on demurrage income along with interim interest thereon. KOPT has also claimed remittance of the entire amount of Special rate recovered by the licensee along with interest. After the licensee disputed the said claims, KOPT made an endeavour to include the said claims in the arbitration between KOPT and ISHPL, which has already commenced for settling the disputes raised by the licensee against KOPT's bills claiming differential royalty, arising out of considering 14 May 2004 as the date of commencement of commercial operation by ISHPL, instead of the actual commencement date of 07 December 2003. However, KOPT's counsel had subsequently withdrawn the said claims from the said Arbitration, after ISHPL disputed the inclusion.

Later, KOPT had referred the disputes raised by ISHPL against KOPT's claims as aforesaid as well as all other subsisting disputes in the matter, to Arbitration. KOPT had also appointed its Arbitrator and requested ISHPL to appoint their Arbitrator. However, ISHPL did not agree to KOPT's decision to refer the matter to Arbitration. To resolve the issue KOPT has since approached Hon'ble High Court. The matter is presently sub-judice. Accordingly, the process of Arbitration has not commenced till date, pending appointment of Arbitrator by ISHPL.

In the above perspective, the realization of the bills raised by KOPT claiming royalty and interests as aforesaid has become uncertain and accordingly, even in the Annual Accounts KOPT has not included the said claims as receivable.

The said amounts which is in excess of Rs 180.00 crores, has not accordingly been shown as receivable under Form-9. At a later stage, if the said amount is realized by KOPT, the same would be appropriately reflected in the Accounts and to TAMP.

**Berth No-12:**

In case of Berth No-12 of HDC licensed to TM International Logistics Ltd (TMILL), contrary to the declaration made, TMILL did not operate as Special Purpose Company and instead they had formed a general purpose company and maintained consolidated accounts for the company as a whole. Further, they also started issuing consolidated bills to their customers which made identification of the revenue earned from the permitted activities nearly impossible. After the issue was raised with TMILL, they had submitted the segregated accounts of Berth No-12 of HDC identified by their statutory auditors and based on the said identification the Independent Auditor of the project had determined the royalty payable by TMILL. As TMILL did not pay the amount determined by the Independent Auditors, KOPT raised bills claiming the same.

TMILL however, did not liquidate the bills and referred the matter to dispute resolution. The disputes raised by TMILL have since been referred to Arbitration and the Arbitration process has since commenced.

In the perspective, the realization of the said claims has now become dependent on the outcome of the decision of the Arbitrators and accordingly, KOPT has not shown the same as receivable under Form-9. At a later stage, if the said amount is



realized by KOPT, the same would be appropriately reflected in the Accounts and to TAMP.

(iv). **Reason for proposing increase in rate of Crude / POL inspite of the said sub service being surplus:**

Crude/ POL handling activity, due to the basic nature of the services involved, generates surplus and to that extent, cross subsidizes other sub services. Further, due to lesser manpower involvement in the handling activity, the distribution of the Finance & Miscellaneous Overhead to such activity is also minimal, as the formula prescribed by TAMP mandates distribution of Retirement Benefits booked under Finance & Miscellaneous Overhead on the basis of Salary cost less overtime. The position of allocation of Finance Miscellaneous Expenditure less Finance Miscellaneous Income of 2009-10 and 2011-12 to 2012-13 (at proposed tariff) as reflected in the cost statement of KOPT submitted in September 2010 would make the position more clear:

[Rs in Lacs]				
Sub Service/ Allocation of (FME-FMI)	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
Liquid Bulk	256.30	310.04	300.22	325.23
Iron Ore	3230.08	3371.31	3087.73	3328.70
Coal	5979.47	6379.28	5999.78	6453.98
Container	4922.38	4222.38	4329.28	4558.66
General Cargo	4291.86	3645.38	3577.88	3781.76

The cost statement also reveals that all the sub services under Cargo Handling Service excepting General Cargo are generating operating Surplus even after allocation of Management & general Overhead but are becoming deficit after allocation of Finance & Miscellaneous Overhead.

It is accordingly, the manner of allocation of Finance & Miscellaneous Overhead which to a large extent determines the extent of surplus/ deficit of individual sub services.

However, KOPT has only proposed a nominal increase of around 10% in the rates of Liquid Bulk cargo, considering the fact that at the proposed rate, the customers of Liquid Bulk cargo would be placed in the same position as they were almost ten years back. It is also pertinent to mention that even though the Crude Oil traffic has reduced substantially due to diversion to Pipelines, KOPT has only proposed levy of the same rate that was applicable when KOPT handled over 24 MMT of Liquid Bulk traffic a year. Consequently, the proposed increase in rates of Liquid Bulk cargo would not lead to higher cross subsidization even on per MT basis, when compared with the position prevailing prior to last revision of the Scale of Rates.

(v). **Number of Shifting between KDS and HDC via Sand head:**

A general scrutiny of available records reveals that a total 54 vessels had shifted between KDS and HDC via Sand head during 2009-10, of which, 23 were Container vessels and 31 Non container vessels.

(vi). **Details of Income estimated to be earned from services rendered by outsourcing through tender for supply, operation and Maintenance of different cargo handling equipment at Berth No-2 and 8 of HDC vis-à-vis cost**

As per the order placed on M/s ABG Haldia Bulk Terminal Pvt. Ltd, for supply, operation and Maintenance of different cargo handling equipment at Berth No-2 and 8 of HDC, the contractor would supply, operate and maintain Mobile Harbour Cranes and Pay loaders for on-board operation and Dumpers, Pay Loaders etc for various shore handling operation. They will also provide, operate and maintain

weighbridges. The responsibility towards commercial functioning including levy of charges, accountal as well as supervision would however, continue to rest with KOPT. As the entire handling operation from unloading to final delivery is to be supervised and accounted for by KOPT, the level of supervision required for smooth functioning of the entire operation would be very high

The average direct cost (in case the cargo is required to be stored at the dedicated storage of the unloading berth in case of imports and vice versa in case of exports) towards payment to contractor against handling at Berth No-2 would be Rs 79.00 per MT [Loading/ unloading- Rs 49.00 per MT + Transfer of Cargo from Berth to quay- Rs 15.00 per MT, Storage & stacking at Storage area- Rs 5.00 per MT, Aggregation and evacuation- Rs 10.00 per MT] and that at Berth No-8 is Rs 69.00 per MT [Loading/ unloading- Rs 49.00 per MT + Transfer of Cargo from Berth to quay- Rs 9.00 per MT, Storage & stacking at Storage area- Rs 4.00 per MT, Aggregation and evacuation- Rs 7.00 per MT]. For additional transportation (transportation between a berth and storage area other than in the dedicated storage area of the berth) the contractor has been quoted Rs 10.00 per MT per Km and Rs 3.00 per MT per Km, in respect of Berth No-2 and Berth No-8 respectively. Beside the above, the contractor is entitled to Fuel escalation as per prescribed formula and general price escalation @ 5% or the rise in wholesale price index whichever is lower in every two years.

The charges applicable for services of 'loading at quay, transportation from quay to storage area and loading for delivery or vice versa', the existing Rates has been increased by around 10%, which is a nominal increase and a provision of levy of higher rate has been made to take care of cost of additional transportation required for movement of cargo between berth and any storage area other than the dedicated storage area of a berth, when the lead distance is more than 1 Km. In case of handling of Coking coal, Non Coking coal and Limestone, which are expected to be the major cargo to be handled at these two berths, a rate of Rs 90.00 per MT has been proposed for the said services for movement of cargo between a berth and dedicated storage area of the same berth and Rs 120.00 per MT in case of movement of cargo between berth and any storage area other than the storage area of the berth provided the lead distance is more than 1 Km.

In totality, in case of foreign Coking and non- coking coal and Lime stone (which are expected to be the major cargo to be handled at these berths), KOPT has proposed levy of Rs 161.00 [Rs 52.00+ Rs 90.00+ Rs 10.00+ Rs 9.00] against the aforesaid services to be provided through outsourcing for Rail Bound cargo and Rs 158.00 per MT [Rs 52.00+ Rs 90.00+ Rs 10.00+ Rs 6.00] against Road bound cargo. The normal On board charges and Wharfage charges shall also be applicable as usual.

While proposing the rates for the new services, KOPT has followed the principle of allocation of overhead as laid down by TAMP. The cost statement of various Sub Services of Cargo handling services in general and sub service 'Coal' in particular may be seen. However, even without the detailed calculation as has been indicated in the cost statements, if the annual accounts of KOPT for 2009-10 is seen, it would be evident that Management & General Overhead of KOPT is about 47.98 % of the direct cost while the Finance & Miscellaneous Overhead [FME less FMI] is about 55.79 % of the direct cost. The two types of overhead taken together are about 103.77 % of the direct cost. At the said percentage, the allocable overhead to the aforesaid activities is coming to Rs 81.98 per MT in case of Berth No-2 and Rs 71.60 per MT in case of Berth No-8.

After allocation of overhead at the aforesaid percentage, the applicable rate for said services for handling at Berth No-2 is coming to Rs 160.98 per MT and that for handling at Berth No-8 is coming to Rs 140.60 per MT. It may also be mentioned that in addition to the direct cost of Rs 79.00 per MT and Rs 69.00 per MT for Berth No-2 and Berth No-8 respectively, the contractor is entitled to fuel

escalation and general escalation. While there is a cap for general escalation, the fuel escalation is dependent on price of diesel and the rate of diesel has increased substantially after the last date of submission of the price bid, which in turn would lead to higher pay out to the contractor.

(vii). **Justification of rate proposed for providing Mobile Harbour Cranes:**

KOPT has proposed levy of Rs 52.00 per MT for providing Mobile Harbour Crane and pay loaders for loading/ unloading operation in case of foreign cargo and Rs 31.20 per MT for coastal cargo. The contractor engaged for the work has quoted a rate of Rs 49.00 per MT against the aforesaid services. The proposed rates are based on the rates for similar services of other ports / private terminals as well as rates presently being paid by the importers/ exporters to various private agencies for similar services at KOPT.

The proposed rate is even lower than what would be permitted as per norms applicable for fixation of upfront tariff. The workings furnished by KOPT in this regard are given below:

(a). **Rate for deployment of MHC:**

Particulars	Workings	Amount (in Rs.)
No. of MHC to be deployed		3 nos.
Cost of two new MHC and five grabs (Rs.)		405000000
Cost of one second hand MHC		120000000
<b>Total capital cost of MHC</b>		<b>525000000</b>
<b>Direct Operating cost</b>		
' – Fuel/ power	70 ltrs per hour @ Rs.40 per litre for 4000 hours	22400000
' – Maintenance	5% of capital cost	26250000
' – Insurance	1% of capital cost	5250000
' – Other Expenses	5% of capital cost	26250000
' – Depreciation	10.34% Straight Line Method	54285000
<b>Total</b>		<b>134435000</b>
<b>Return on Capital employed</b>	16% of capital cost	<b>84000000</b>
<b>Total cost + Return</b>		<b>218435000</b>
<b>Cargo handling capacity per annum</b>		<b>4000000</b>
<b>Rate per MT</b>		<b>54.61</b>

(b). **Rate for deployment of Payloaders inside Hatch:**

Particulars	Workings	Amount (in Rs.)
No. of payloaders		4 nos.
Cost of four payloaders	Rs.1900000/- per pay loader	7600000
<b>Direct Operating cost</b>		
' – Fuel/ power	10 ltrs per hour @ Rs.40 per litre for 4000 hours	6400000
' – Maintenance	5% of capital cost	380000
' – Insurance	1% of capital cost	76000
' – Other Expenses	5% of capital cost	380000
' – Depreciation	10.34% Straight Line Method	785840
<b>Total</b>		<b>8021840</b>
<b>Return on Capital employed</b>	16% of capital cost	<b>1216000</b>
<b>Total cost + Return</b>		<b>9237840</b>
<b>Cargo handling capacity per annum</b>		<b>4000000</b>
<b>Rate per MT</b>		<b>2.31</b>

The total charges for deployment of MHC and pay loaders works out to Rs.56.92 per MT. Considering a foreign/ coastal ratio of 90:10, the allowable rate for foreign cargo works out to Rs.59.29 per MT and the rate allowable for coastal cargo works out to Rs.35.57 per MT.

(viii). **Contractual provision of Penalty/ incentive for MHC output achieved at Berth No. 2 & 8 of HDC**

**Penalty provision**

Ship berth day output actually achieved per vessel basis	Amount payable as percentage of accepted rate
From 18000 tonnes to 19999 tonnes	90%
From 16000 tonnes to 17999 tonnes	80%
From 14000 tonnes to 15999 tonnes	60%
Less than 14000 tonnes	40%

**Incentive provision**

In case the successful tenderer achieves ship berth day productivity more than Minimum Level of Productivity (MLP), in any vessel then he will be paid incentive at 10% of the accepted rate only on the additional cargo which will be handled as a consequence of ship berth day output to be achieved by the successful tenderer over and above the MLP. The additional cargo on which incentive will be paid be computed as follows:

Total cargo loaded/unloaded - (MLP x Vessel Operation Time)

24

(ix). **Gate Delivery/ Receiving Charge:**

KOPT has not proposed any change in the nomenclature of the charge from what have been approved by TAMP while notifying the existing Scale of Rates.

The storage area inside dock is maintained by KOPT for furtherance of its core business of handling import and export cargo through the two dock systems. As per TAMP's approval, the Gate Delivery/ receiving charge is leviable on cargo, which are received by KOPT inside its own operational area but delivered without attracting any Wharfage charge, where KOPT's involvement in the process of documentation, clerkage, security, lighting arrangement in the area etc. are unavoidable. As per provision of the extant Scale of Rates, Gate Delivery / Receiving charge on cargo on which wharfage is not levied subject to the further condition that such charges would be levied when KOPT provides the services with reference to the cargo handled by it.

It may also be mentioned that the charge is somewhat penal in nature to discourage users from using the precious storage area for any purpose other than for import/ export through the two dock systems under exclusive control of KOPT.

As per the license agreement, for any cargo handled at a BOT berth, all cargo handling services from landing till delivery and vice-versa including storage of the cargo are to be provided by the concerned operator with its own resources. While the same is fully complied with by one BOT operator at KOPT, it is a different matter for the other BOT operator where TMILL initially deliberately delayed acceptance of the additional storage area offered to them and tried to use the storage area under control of KOPT for furtherance of its business, so that, they do not have to immediately bear the additional cost of development of the storage area and cost towards lease rent etc. In fact, this led to levy of tariff for such receiving/delivery services rendered by KOPT as per the TAMP approved rate.

The relationship between the Board and such person authorized by Board under Section-42(3) is not that of principal and agent; their relationship is governed by the statutory conditions.

Both M/s. TMILL and M/s. ISHFL had confirmed that they have submitted required application to the Customs Authority for declaring them custodian. In view of the above, it is evident that TMILL and ISHPL are custodians of the area licensed to them, while KOPT is the custodian of area under control of KOPT.

Further, after the levy of the said charge was disputed by one party, namely M/s Tata Steel Ltd, KOPT had referred the matter to Shri A. K. Ganguli, Sr. Advocate, Supreme Court of India for opinion. The Sr. Counsel, after detailed examination of the entire issue and after physical inspection of the operations involved had opined that KOPT is fully justified in demanding payment of such charges as specified under the Scale of Rates. Subsequently, when Tata Steel Limited did not liquidate the bills raised by KOPT in this regard, KOPT filed a money suit (CS No-279/2007 Kolkata Port Trust vs. Tata Steel Ltd) to recover the amount. The money suit is presently pending to be decided by the Hon'ble Court.

(x). **Common rate structure of HDC and KDS**

KDS and HDC are two constituent elements of a single port system, i.e. Kolkata Port Trust. The aim is to maximise the overall surplus of the Kolkata Port Trust, so that the liabilities of KOPT as whole could be met. As such uniform tariff has been set for KDS and HDC so that both the dock systems work as complementary to each other. To some extent the demand for the services at KDS and HDC are inter-dependent as Kolkata Port Trust is a multi draft port and tariff fixed for one dock system will have effect on the demand of the other. The common structure of tariff is required for proper utilization of the capacities of Kolkata Port as a whole. There should not be any competition between two facilities because of differential tariff setting, as it would work as detriment to the facilities created at KDS and HDC. Competition should be out of efficiency in operation and not tariff.

It is further submitted that after introduction of the common rate structure during last revision no major customer has voiced any grievance against the same and accordingly, it may be taken that the trade at large has also accepted the same.

(xi). **Details of additional income out of proposed revision of Scale of Rates:**

The calculation for KDS and HDC showing the additional income from revision of existing rates as well as additional income accruing from new items would be shown to the officials TAMP

(xii). **Estimate of Salary & Wages expenditure:**

The estimate of Salary & wages expenditure for 2010-11 has been made as per BE. Initially for projecting Salary & wages expenditure for 2011-12 and 2012-13 a total 6.75 % increase was projected considering the normal increment of 3% and 3.75% increase over and above the same considering the normal rise in DA. However, during the discussion at TAMP's office TAMP had informed that any increase over and above the norm of 3.75% would have to be substantiated in details. Accordingly, the entire calculation was re-visited. The following position is revealed:

Particulars	[Rs in Lacs]		
	2010-11 (As per Budget)	2011-12	2012-13
Salaries and Wages as projected in the Cost Statement	39427.50	42139.15	45025.12
Salary & Wages with 3.75% increase	39427.50	40906.03	42440.00
Difference between the above two	-	1233.12	2585.12

In this connection TAMP is aware that in the revision of Pay & Allowances of the Officers Ministry has sanctioned a cafeteria allowance with a maximum limit of 50%. This was not originally considered in the cost statements. The additional cost involvement towards cafeteria allowance is likely to be near similar if any more, than the difference between the Salary & Wages expenditure shown in the cost statement and that with 3.75% increase. Accordingly, the Salary & Wages Expenditure shown in the cost statement may be accepted.

(xiii). Reconciliation of the Salary & Wage expenditure indicated in the cost statement of 2009-10 to 2010-11 vis-à-vis Annual Accounts.

The KOPT has furnished a reconciliation statement showing expenditure of Salary & Wages as booked in the cost statement and that in the Annual Accounts.

(xiv). Treatment of contribution to Pension Fund, Gratuity Fund and purchase of Annuity:

During the discussion with TAMP, it was understood that TAMP will not allow inclusion of any cost towards creation of Pension Funds. In whatever name either in case such contribution is towards past liability. In the above perspective, the following is submitted for consideration of TAMP.

(a) Contribution to Superannuation fund:

KOPT has proposed that following contribution to be made to Superannuation fund as cost:

2010-11: Rs 85.00 crores  
2011-12: Rs 80.00 crores  
2012-13: Rs 75.00 crores

In the matter it may be mentioned that KOPT has endeavoured to cover the pension liability for employees retired/ to retire after 01.04.2004 through this fund. As already mentioned earlier, the pension of all employees retired after 01.04.2004 are being paid by LIC directly. Accordingly, the contribution proposed to be made by KOPT to Superannuation fund and shown in the cost statement is to meet the fund gap as well as for the required regular replenishment to take care of the 'DA rise and increments', annual servicing cost of existing employees, etc. Considering the provision of Income Tax Act, KOPT has proposed contribution of Rs 1.00 Lacs per employee per year in order to avoid perquisite tax liability on the existing employee of KOPT. This is a cost incurred/ to be incurred to take care of the future pension liability of existing employees and accordingly, it is not a cost of meeting any past liability.

In view of the above, TAMP is requested to consider the same as cost as indicated by KOPT in the cost statement.

(b). Gratuity Fund:

Presently gratuity fund is fully funded at present. The proposed contribution towards the fund is to take care of the increase in the liability of gratuity due to revision of pay, normal increments, annual servicing cost of existing employees, etc. As this is also not against any past liability, TAMP may consider the same as cost as prayed by KOPT.

(c). Purchase of Annuity:

KOPT has opted to purchase annuity to cover the pension liability of employees retired prior to 01.04.2004. KOPT has considered the following as cost towards purchase of annuity during 2010-11 to 2012-13 in the cost statement.

2010-11: Rs 60.00 crores  
 2011-12: Rs 45.00 crores  
 2012-13: Rs 60.00 crores

As the cost of purchase of annuity is against liability of pension of employees retired earlier, this may be considered to be contribution towards past liability and the same may accordingly be taken out from cost statement. The said cost would have to be recovered through Special Rate, in such case.

If the cost towards purchase of annuity is taken out from the cost statement, the ROCE adjusted Surplus will be Rs.245.64 Crores for 2010-2011 to 2012-2013 at the proposed tariff level.

The ROCE adjusted surplus / deficit position of 2006-07 to 2009-10, even after taking out the cost of Purchase of Annuity from the Finance Miscellaneous Expenditure will be (-)Rs.601.68 Crores

It may also be mentioned that KOPT has also purchased annuity worth Rs 190.00 crores during 2008-09 and Rs.86.13 crores during 2009-10 from the internal accruals without levy of any Special Rate. Even though the tariff guidelines permits adjustment of such cost against previous period surplus; in absence of any ROCE adjusted surplus, the same cannot be resorted to.

In the perspective, as the projected surplus of Rs.245.64 crores ( for three years) at proposed tariff is far less than the ROCE adjusted deficit position of previous years, no reduction in the proposed rate appears to be called for at this stage. TAMP is accordingly requested to approve the proposal of KOPT

Subsequently, the KOPT has furnished further additional information/ clarification. The information furnished by KOPT is given below:

(i). Capital Employed for during 2006-07 to 2008-09 (In Lakh Rs.):

The detailed working of classification of fixed assets into three categories namely, Business Assets, Business related Assets and Social Obligation Assets could be done at HDC for 2009-10 onwards. Prior to that such detailed classification was not available. Accordingly, for classification of fixed assets of 2006-07, 2007-08 and 2008-09, the rational taken by TAMP during last revision of the Scale of Rates [Ref: Para-11 (xv) (a) of the order ] has been adopted and the same is reflected below:

KDS

Asset Type	2006-07	2007-08	2008-09
Business Assets	16363.99	17319.74	18467.48
Business Related Assets	1231.70	1303.64	1390.03
Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00
	17595.69	18623.38	19857.51

HDC

Asset Type	2006-07	2007-08	2008-09
Business Assets	47223.45	50644.19	50263.23
Business Related Assets	3672.93	3938.99	3909.36
Social Obligation Assets	1574.11	1688.14	1675.44
Total	52470.49	56271.32	55848.03

Regarding further sub-classification of fixed assets to services and self-services for the past period as has been asked for by TAMP, it may be mentioned that the said exercise has not been done earlier as the same was not required to be done as per the formats prescribed by TAMP. Further, as the period concerned has already elapsed and the final cost position of KOPT reflects considerable overall deficit, the said exercise may not be insisted at this belated stage, since preparation of the same would take some time and in turn would delay the entire process further.

- (ii). The description "Misc income including 50% royalty" used has been taken from the description used in the prescribed format. However, KOPT has transferred 100% of royalty to Escrow A/c during 2009-10 and proposes transfer of 100% royalty to Escrow Account during 2010-11, 2011-12 and 2012-13. Accordingly, if considered appropriate, the description used may be amended as "Misc income including royalty not transferred to Escrow Account".
- (iii). It is confirmed that that the actual/estimated container traffic indicator by KOPT in Form-2A is exclusive of cargo handled by the BOT Operators.
- (iv). Increase on cost of 'Fuel' and 'Others' attributable to Cargo handling activity:

- (a). Fuel Cost attributable to Cargo Handling Activity:

The reasons for increase in fuel cost are as follows:

- (i). The number of cargo handling equipment were out of operation during most part of 2009-10 due to various contractual problem, as a result there was lower fuel consumption during 2009-10. This is expected to be resolved and consequently, the fuel consumption is expected to increase considerably.
- (ii). The Container Traffic is expected to increase by around 11% in 2010-11 vis-à-vis that of 2009-10, requiring more use of RTYGs which consumes Fuel.
- (iii). Expected to procure additional equipment during 2010-11 which would increase fuel consumption.
- (iv). With partial deregulation of Diesel, the price of Fuel has increased and the same is expected to increase further with total deregulation of Diesel price being considered by the Govt.
- (v). The prices of various types of Lubricating Oils used in RTYGs and RMQs have increased by more than 25% over the last year.
- (b). Other Expenses attributable to Cargo Handling Activity:

The main reason for increase in other expenses under Cargo activity is due to payment to contractor engaged for equipping of Berth No-2 and 3 at Haldia Dock Complex of KOPT. During 2009-10 no payment was made to the contractor as the contractor could not commence work. However, the contractor has already commenced work in September 2010 and an estimated expenses amounting to Rs 35.76 crores in this account has been shown under 'Others' in 2010-11. This is



the primary reason for increase in other expenses attributable to Cargo Handling Activity in 2010-11 vis-à-vis 2009-10.

(vi). Reduction in expenses like Salary, Power, Repairs and others relating to Port & Dock activity:

Dredging expenditure includes expenses towards Salary, Power, and Repairs & Maintenance etc. The Govt. Audit has already submitted their draft audit certificate of Dredging Expenditure for year 2009-10, wherein they have disallowed a part of Dredging Expenditure claimed by KOPT, which includes Salary, Power, Repair & maintenance etc. Considering the same, the amount so disallowed has been charged to Port and Dock activities in the cost statement of 2009-10. However, it may be appreciated that no pre estimation of disallowance of Dredging Expenditure for 2010-11 by Govt. Audit could be estimated at this stage and hence, the entire dredging cost of 2010-11 is considered in the Cost Sheet relating to Dredging activity for reimbursement by Govt. of India. Accordingly, no cost towards disallowance of dredging expenditure has been booked in the cost statement of Port & Dock Activity for the year 2010-11. This has resulted in reduction in the said expenses in 2010-11 vis-à-vis that of 2009-10.

(vii). Increase in the Management & General Overhead:

The main component of Management & General Overhead are expenses on account of Security and Medical facilities. The reason for increase in the Management & General Overhead of 2010-11 vis-à-vis that of 2009-10 are as follows:

- (a). There is substantial increase in Security related cost due to implementation of sixth pay commission pay revision for CISF employees, additional induction of number of CISF personnel due to implementation of ISPS code, procurement security related equipment etc.
- (b). Substantial increase in cost of Medical facilities, Auditing and other expenses.

(viii). Estimation of Finance & Miscellaneous Income:

The primary reason for the lower estimated Finance & Miscellaneous income of 2010-11 vis-à-vis 2009-10 is due to fall in income relating to Sale/disposal of Capital assets/unserviceable materials/unclaimed goods. In this connection, it may be intimated that in 2009-10 considerable amount was fetched on this account due to disposal of KOPT dredger vessel "Churni".

(ix). Provision towards payment of arrear Pay & Allowances:

In the updated cost statement furnished to TAMP in August 2010, KOPT has considered the following costs towards arrear Pay & Allowances:

2006-07: Rs 17.92 crores  
 2007-08: Rs 79.31 crores  
 2008-09: Rs 72.29 crores

In may be mentioned that initially no provision for arrear Pay & Allowances was made in the Accounts drawn for 2006-07 and 2007-08. During 2008-09 a provision for the said increase was first made, conservatively taking 15% increase in Pay & Allowances. Thereafter, on award pay revision for employees, the balance provision pertaining to the year 2006-07 to 2008-09 has been made in the year 2009-10.

However, after publication of award of Pay Revision for both Staffs and Officers appropriate provision for the same has been considered and the said expense has been allocated to the respective year for preparation of Cost Statement.

(x) Excess Provision towards Dredging Subsidy:

Since 2002-03, KOPT used to provide in the accounts the actual amount received by the Govt. of India as income from Dredging Subsidy for that particular year. However, from the year 2009-10, the system of booking of income on account of Dredging Subsidy has been changed from cash basis to accrual basis. As a result, a sum of Rs. 3.72 crores which was accounted in excess during the past year has been adjusted in the year 2009-10. The aforesaid amount has not been considered in the cost statement.

(xi) Details of Prior Period Income & Expenses:

Income

Particulars	(In lakh Rs.)			
	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10
Write-back of excess provision/ expense	4378.01	4571.42	3737.42	70.00
Dredging subsidy receivable				8970.00
Misc. Credits pertaining to previous year	4.83		25.69	
	4382.84	4571.42	3763.11	9040.00

Expenses

Particulars	(In lakh Rs.)			
	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10
Misc. Expense pertaining to previous periods	1194.34	648.11	1312.85	60.50
	1194.34	648.11	1312.85	60.50

- (xii) The statement showing additional income from the proposed new tariff item is furnished as Annexure-I. As stated in our letter dated 4.10.2010, the calculation for KDS and HDC showing the additional income from revision of existing tariff would be shown to the officials of TAMP when KOPT officials involved in preparation of Cost Statement would be required to visit your office. As the calculation have been made through various linked work sheets, it is very difficult to send the same.

14.1. The KOPT has subsequently furnished the following details relating to its proposal for levy of Special rate for payment of pension to the employees who retired prior to 1 April 2009:

Sl. No.	Details	Rupees in Crores
1.	Actuarial value of annuity fund as on 1.4.2009 (A)	1,141.72
2.	Amount contributed to the fund till 1.4.2010	281.40
3.	Interest accrual to fund credited to fund	12.00
	Sub total:	290.32
4.	Total cost towards purchase of annuity indicated by KOPT in the cost statement (Form-3A)	276.32
5.	Fund already available for purchase of annuity (B)	276.32
6.	Fund required to meet the actuarial value (A) – (B)	865.63
7.	Adjustment of excess special rate received earlier as confirmed by KOPT vide letter dated 6.9.2010	12.69
8.	Net fund requirement to be met by levy of special rate	853.01

Note: Interest of Rs.14 crores paid by LIC has not been credited to the fund and accordingly, the balance available with the fund has been reduced to the extent

The details of additional revenue estimated to be received from the levy of new lashing berth no. 2 and 8 as furnished by KOPT are as follows:

Details	Particulars
Estimated quantity of cargo to be handled per year	7000000 MT
Proposed new rates in the Scale of Rate	
(i). Loading / unloading with Mobile Harbour Crane *	50 per MT
(ii). Storage at stacking area (heaping & high heaping charge	10 per MT
(iii). Despatch related services for rail borne cargo including weighments	9 per MT
(iv). Despatch related services for road bound cargo with all weighments	6 per MT
Sub Total of rates considering rail dispatch	69 per MT
Estimated income from new rates	4830 lakhs
Pay out to the contractor for aforesaid services (on the basis of average of rates of berth no.2 and berth no.8)	53.50 per MT
Total pay out to the contractor	3745 lakhs
Incremental revenue from the new rates	1085 lakhs

\* Foreign rate : Rs.52.00 per MT

Coastal rate : Rs.31.20 pr MT

The details of the Income projections from the cargo activity at the existing level of loading liquid berth, container, demurrage and income from new rates relating to berth no. 2 at HDC) for the years 2010-11 to 2012-13 furnished by KOPT are summarised and as below:

Year	Rs. in Lakhs
2010-11	16594.23
2011-12	19081.79
2012-13	20042.96

The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at site <http://tariffauthority.gov.in>

With reference to the totality of information collected during the processing of the following position emerges:

- (i) The existing Scale of Rates of the Kolkata Port Trust (KOPT) was notified by this Authority in December 2006 with the initial validity upto 31 March 2009. The proposal of KOPT to have common rates for both systems at KOPT viz., Kolkata Dock System (KDS) and Haldia Dock Complex (HDC) was approved, provided the common rate structure does not burden the HDC at the cost of KDS. The levy of the 10% special rate introduced from the year 2001-02 to meet the liability accrued upto 31 March 2000 on account of arrears of salary, wages and retirement benefits arising out of various Government Orders, was discontinued from 1 February 2007.

Subsequently, the validity of the Scale of Rates of KOPT was extended, from time to time, the last extension being till 30 September 2010 subject to fully adjusting the additional surplus, if any, over and above the admissible cost and permissible return accruing to the KOPT for the period post 1 April 2009 in the tariff to be determined.

- (ii) The KOPT filed its proposal for general revision of its Scale of Rates in December 2009. This proposal was taken up for consultation with the relevant users. During the processing of the case, since the financial year 2009-10 was already over, the KOPT was requested to update the cost statements with actuals for the year

2009-10. The KOPT was also requested to review the estimates for the years 2010-11 to 2012-13 based on the actuals for the year 2009-10. In response, the KOPT furnished a revised proposal in July 2010. Subsequently, as decided at the joint hearing, the KOPT under cover of its letter dated 6 September 2009 has updated its proposal in the light of the queries raised by us. It is noteworthy that the KOPT furnished the requisite information promptly and without any reservation throughout the proceedings of the case. The updated cost statements furnished by KOPT under cover of its letter dated 6 September 2010 alongwith the further submissions made by KOPT under cover of its letters dated 6 September 2010, 30 September 2010 and 13 October 2010, are considered for the purpose of our analysis.

- (iii). (a). In line with Clause 2.8.3 of the tariff guidelines, this Authority in the tariff Order of December 2006, had directed KOPT to create and maintain a separate Escrow account with reference to the royalty/ revenue share received by it from the BOT operators. The KOPT was advised to transfer 50% of the royalty to the Escrow account. From the details of the Escrow account furnished by KOPT, it is seen that KOPT has transferred royalty/ revenue share income to the Escrow account from the year 2002-03 onwards.
- (b). In this regard, it is relevant to note that the tariff guidelines of 2005 have come into effect from 31 March 2005. Accordingly, the guidelines which accentuates the creation and transfer of revenue share to Escrow account is applicable from the financial year 2005-06 onwards. As such, the question of KOPT transferring its royalty income to the Escrow account from the year 2002-03 to 2004-05 does not arise. There cannot be any retrospective application of the provision contained in the tariff guidelines for the period prior to the issue of the tariff guidelines. Moreover, the amount so stated to have been transferred by KOPT to the Escrow account would have already been considered as the operating income for the port as a whole for the respective years.
- (c). With reference to the year 2005-06, in the last tariff Order, 50% of the royalty income for the year 2005-06 was applied towards infrastructure expenditure and the balance 50% was taken as operating income. Therefore, the question of KOPT now transferring 50% of its royalty income during the year 2005-06 to the Escrow account also does not arise.
- (d). The KOPT has reported about dispute between the port and the BOT operators viz., TMILL and ISHPL, on the quantum of revenue share receivable from the said BOT operators. It is stated by the port that its claim of amount receivable on this account from ISHPL is more than Rs.180 crores. The amount receivable from TMILL is not made known. The disputes have reportedly been referred to arbitration and the realisations of the claims of KOPT on this account from the BOT operators are dependent upon the outcome of the arbitration proceedings. Therefore, the KOPT has not reckoned with the receivables based on its claims either in its Accounts or Cost statements. Based on the undertaking given by the KOPT that if its claim in this regard is realized by it from the BOT operators at a later stage, it would be appropriately reflected in its accounts and it will report the position to this Authority, the revenue share as claimed by KOPT receivable is not considered in this analysis. The actual royalty receipt as reflected in the Annual accounts for the years 2006-07 to 2009-10 and the estimated royalty receipt for the years 2010-11 to 2012-13 as furnished by KOPT are considered in this analysis.

- (e). During the years 2006-07 and 2007-08, KOPT has transferred 50% of the royalty/ revenue share to the Escrow account. During the years 2008-09 to 2012-13, the KOPT has transferred/ proposed to transfer 100% of royalty/ revenue share to the Escrow account. Since KOPT was advised in the tariff Order of December 2006 to transfer 50% of the royalty income to Escrow account, the transfer to the Escrow account is recognized to the extent of 50% only for the years 2006-07 to 2009-10, during the period which the KOPT has operated the facilities based on the tariff approved in December 2006.
- (f). For the years 2010-11 to 2012-13, the entire revenue share receipts aggregating to around Rs.51 crores are proposed to be transferred to Escrow account by the port. The tariff guidelines of 2005 envisage transfer of minimum 50% royalty/ revenue share to the Escrow account. Though a major port has the liberty to transfer 100% of its royalty/ revenue share to the Escrow account, it may have to be seen whether the transfer of the entire 100% royalty/ revenue share to the Escrow account is essential, keeping in view the proposed capital expenditure for infrastructure development and funds made available to the port by way of allowing return on capital employed. As can be seen from the later part of the analysis, the KOPT has envisaged total capital expenditure to the tune of Rs.212 crores during the years 2010-11 to 2012-13, whereas the maximum permissible return on capital employed to be allowed to KOPT in the current tariff revision exercise works out to the tune of around Rs.384 crores. Since the return is more than sufficient to meet its proposed capital expenditure of Rs.212 crores during the current tariff validity cycle, there does not appear to be a need to transfer entire royalty/ revenue share receipts to Escrow account. Since a minimum 50% of the royalty/ revenue share receipt is to be transferred to the Escrow account as per the tariff guideline and keeping in view the fact that only 50% of the royalty/ revenue share receipt was transferred to Escrow account in the past, we have recognised transfer of 50% of the royalty/ revenue share receipt to the Escrow account and the balance 50% has been considered as income of the port in this analysis.
- (g). The KOPT has furnished yearwise balance of the Escrow account and the yearwise details of the amount utilized/ proposed to be utilised from the Escrow account for creation and modernization of port infrastructure. The actual inflows and outflows for the years 2006-07 to 2009-10 and estimated position for the years 2010-11 to 2012-13 alongwith the interest on investment of Escrow account funds are tabulated below:

		(Rs. in Lakhs)						
Particulars	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	
1. Opening balance	0.00	931.78	1867.27	643.52	785.16	1091.13	1416.98	
2.(a) Transfer of 50% Revenue share from the year 2006-07 to 2012-13	931.78	832.99	1270.42	907.40	854.93	854.93	854.93	
2.(b) Interest on Investments	0.00	102.50	145.83	34.24	51.04	70.80	92.04	
3 Total (2a + 2b)	931.78	935.49	1416.25	941.64	905.97	925.73	947.03	
4 Withdrawal for creation of infrastructure assets	0.00	0.00	2640.00	800.00	600.00	600.00	625.00	
5.Closing Balance (1 + 3 - 4)	931.78	1867.27	643.52	785.16	1091.13	1416.98	1739.01	

The interest on investments has been calculated by maintaining the same rate of interest as considered by KOPT in its calculations.

- (iv). Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 mandates review of the actual physical and financial performance of the port at the end of the prescribed tariff validity

period with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff

The last review of the Scale of Rates of KOPT was done in December 2006. Though tariff was fixed the years 2007-08 and 2008-09 by relying upon the estimates for the said years, the past period analysis carried out in the last review exercise included the year 2006-07 which was based on estimates. It is, therefore, necessary to compare the estimates for the years 2006-07 also with that of actuals for the year 2006-07. In addition, the KOPT has continued to operate facilities during the year 2009-10 at the level of tariff approved in December 2006. Hence the actuals for the year 2009-10 are also considered as part of the past period, to analyse the past performance of KOPT.

- (v) The aggregate of the port and dock traffic handled by KOPT during the three year period from 2006-07 to 2008-09 works out to 154.70 million tonnes as against the estimated traffic of 150.20 million tonnes, registering marginal positive variation of 2.95%.
- (vi) To derive the actual operating income from Cargo handling activity for the years 2006-07 to 2009-10, KOPT has considered the Cargo handling income as given in its Annual accounts for the respective years excluding 5 % revenue share received from BOT Contracts for 2006-07 and 2007-08 and the entire revenue share except for 2008-09 and 2009-10. For the reasons stated in the earlier paragraph, since only 50% of the share receipts are transferred to Escrow account during the years 2006-07 to 2009-10, balance 50% is considered as a part of Operating income for the respective years.

The operating expenditure pertaining to Cargo handling activity as furnished by KOPT for the years 2006-07 to 2009-10 reflects the position shown in the audited Annual accounts of the port for the respective years.

- (vii). The actual operating income from the Port and Dock facility considered by KOPT for the years 2006-07 to 2009-10 is exclusive of the dredging subsidy received by it from the Government for the respective years. KOPT receives dredging subsidy from the Government of India by way of reimbursement of expenditure relating to river dredging and maintenance activity. In line with the approach adopted in the earlier tariff Orders of KOPT, only such items of expenditure which have not been reimbursed by the Government is to be included in the Cost statement for the years 2006-07 to 2012-13. The KOPT has considered an amount of Rs.10735.20 lakhs, Rs.12162.34 lakhs, Rs.13507.32 lakhs and Rs.14431.90 lakhs as operating expenditure of port and dock facility for the years 2006-07 to 2009-10, in its Cost statement, which, inter alia, includes the expenditure related to the dredging activity, which is not reimbursed by the Government.
- (viii). In respect of the Estate and Railway activities for the years 2006-07 to 2009-10, the KOPT has considered the operating income and operating expenditure as given in the Annual accounts of the respective years.
- (ix) For the year 2009-10, though the sum total of the activity wise depreciation as reported in the Annual Accounts was Rs.3298.70 lakhs, the Cost statement reflects a higher figure of Rs.3431.56 lakhs. To a query in this regard, the KOPT has replied that the difference has arisen on account of not excluding depreciation pertaining to an asset of KDS which was sold during the year. Since the concerned asset is no longer in the Block of assets, the related depreciation also needs to be excluded. Accordingly, the sum total of the depreciation under each of the heads mentioned earlier at Rs.3298.70 lakhs as in the Annual Accounts has been considered as depreciation for the year 2009-10, in the Cost

- (x). In its Cost statement, KOPT has considered an amount of Rs.12156.93 lakhs, Rs.12572.52 lakhs, Rs.16465.38 lakhs and Rs.19531.53 lakhs as Management & General Overheads for the years 2006-07 to 2009-10, as compared to the figures in the Annual Accounts of the respective years of Rs.12770.63 lakhs, Rs.13305.61 lakhs, Rs.17233.02 lakhs and Rs.20865.97 lakhs. The figures shown in the cost statement are found to be lower as compared to the position reflected in the Annual Accounts. The amount excluded by KOPT in its Cost statement for all the years relates to the amount covered by the Dredging subsidy as clarified by the port. Therefore, the amount furnished by KOPT in its Cost statement is considered.
- (xi). The KOPT has reported Rs.1720.12 lakhs, Rs.1034.18 lakhs, Rs.1333.44 lakhs and Rs.2408.21 lakhs as Finance and Miscellaneous Income for the years 2006-07 to 2009-10 respectively in the Cost statement. The KOPT has excluded Interest on general reserve funds, interest on staff advances and prior period income as shown in the Annual Accounts for the years 2006-07 to 2009-10 to arrive at the figure pertaining to Finance & Miscellaneous Income in the Cost statement, for the respective years. While exclusion of interest element from the Finance and Miscellaneous Income is found to be in order, since interest cost is not considered as an item of cost, we have considered prior period income as part of Finance and Miscellaneous Income in line with the approach adopted by this Authority, for the purpose of this analysis.
- (xii). The KOPT has considered Rs.40062.16 lakhs, Rs.59315.11 lakhs, Rs.60985.07 lakhs and Rs.41194.39 lakhs as Finance and Miscellaneous expenses for the years 2006-07 to 2009-10 respectively in the Cost statement. In line with the general approach adopted by this Authority, Interest on loans as reported in the Annual Accounts has been excluded. Since the amount indicated towards purchase of Annuity, arrear retirement benefits, purchase of annuity for pensioners, excess provision for dredging subsidy, bad and doubtful debts are in the form of provisions, they have been excluded from the actual Finance and Miscellaneous expenditure in the Cost statement for the years 2006-07 to 2009-10. Since the prior period income is considered as part of Finance and Miscellaneous income, prior period expenditure is also considered as part of Finance and Miscellaneous Expenditure.
- (xiii). For the years 2006-07, 2007-08 and 2008-09, the closing block of assets as shown in the annual accounts for the respective years has been considered as net block of assets. As stipulated in the tariff guidelines, balance maintained in Escrow Account should be utilised for the purpose of creation and/ or modernization of the port infrastructure facilities. The investment to the tune of Rs.31.17 crores in the year 2009-10 has been stated to have been funded from the Escrow account for procurement of railway locomotives. Accordingly, the closing value of assets as reported in the Annual accounts for the year 2009-10 has been reduced by Rs.31.17 crores, for the purpose of allowing return.
- (xiv). The KOPT has not calculated working capital based on clause 2.9.9 of the tariff guidelines for the years 2006-07 to 2009-10. The current assets in terms of Debtors, Inventory and Cash balances are worked out by us as per the norms stipulated in the guidelines. The items of current liabilities corresponding to the current assets are considered as reflected in the Annual accounts. The figures of working capital so derived turns out to be negative. As a result, the working capital is considered as NIL.
- (xv). During the last general revision of KOPT in December 2006, though the KOPT had pleaded its inability to provide the classification of assets, it had mentioned that the business assets, business related assets and social obligation assets formed 90%, 7% and 3% respectively of the total net block of assets, which was relied upon for the purpose of allowing return. For the past period analysis, the

same percentages are considered for a like to like comparison for the purpose of allowing return

- (xvi). The designed capacity of the port (excluding BOT berths) as furnished by KOPT is 57.17 lakh tonnes for the year 2006-07 and 61.53 lakh tonnes each for the year 2007-08 to 2009-10. Taking into account the actual traffic handled by KOPT (excluding traffic at BOT berths) during the said years, the actual capacity utilization of the port works out to 88.98%, 86.56%, 82.22% and 68.22% during the years 2006-07 to 2009-10 respectively. Since the capacity utilization is more than 60%, the Return on Capital employed is calculated @ 15% for business assets and 7.40% for business related assets for the years 2006-07 to 2009-10 as considered in the last general revision Order. The social obligation assets do not attract any return as per the guidelines.

- (xvii). (a). A summary of the comparison of the actuals vis-à-vis the estimates considered in the last tariff Order is tabulated below:

Particulars	Aggregate for the years 2006-07 to 2008-09 in absolute terms (Rs. in lakhs)		Variation in %
	Estimates as per tariff Order	Actuals	
Traffic (in million tonnes)	150,263	154,597	2.95%
Operating Income	246355.01*	272375.85	10.68%
Total Expenses (including depreciation)	161549.72	145510.33	-9.93%
Surplus before Return (Average)	19361.73	24582.27	137.24%
Capital Employed (Average)	72125.33	73555.47	2.00%
Return on Capital Employed (Average)	10113.94	15712.91	150%

\* The operating income estimates are updated to reflect the 10% reduction allowed in the then proposed cargo handling charges of KOPT with effect from March 2007.

- (b). The KOPT has achieved actual surplus of Rs.29675.88 lakhs, Rs.28131.31 lakhs and Rs.18339.63 lakhs aggregating to Rs.73746.82 lakhs for the years 2006-07 to 2008-09. The average of the actual surplus is seen to be Rs.24582.27 lakhs. If the average actual surplus is seen as a percentage of average actual capital employed of Rs.73555.47 lakhs for the said three years, it works out to 33.42%. The above details are given in the following table:

Particulars	2006-07	2007-08	2008-09	Average
Actual Surplus before	29675.88	28131.31	18339.63	24582.27
Return earned by KOPT				
Actual Capital Employed	70066.18	74894.70	75705.54	73555.47
Actual Return earned on capital employed	42.35%	37.56%	24.05%	33.42%

As brought out earlier, in the last general revision Order, maximum return of 15% was allowed for the years 2006-07 to 2008-09. The actual return achieved by the KOPT during the said three years is found to be 33.42%, as shown in the above table. Therefore, as per clause 7.13 of the tariff guidelines, there is a case for adjustment of the surplus earned during the period 2006-07 to 2008-09 in the current tariff cycle.

- (c). The validity of the existing Scale of Rates of KOPT has been extended beyond 31 March 2009, subject to the condition that the surplus over and above the admissible cost and permissible return accruing to KOPT for the period after 1 April 2009 will be set-off fully, in the tariff to be fixed for the next cycle. As seen from the Cost statement, the KOPT has earned an additional surplus to the tune of Rs.9937.50 lakhs over and above the admissible cost and permissible return, during the year 2008-09.



- (d). A summary of the surplus for the past period is given below:

Rs. in lakhs			
Aggregate of additional net surplus earned by KOPT for the years 2006-07 to 2008-09.	2006-07	19854.00	42813.79
	2007-08	17632.57	
	2008-09	5327.22	
Additional Net Surplus earned in the year 2009-10			9937.50
Total Surplus			52751.29

The adjustment of the past surplus assessed for the years 2006-07 to 2009-10 to the tune of Rs.52751.29 lakhs is discussed in the later part of this analysis dealing with the proposed Pension Levy.

- (xviii). The traffic estimates as furnished by KOPT (excluding the traffic related to BOT berths), is 43.64 million tonnes, 44.754 million tonnes and 47.635 million tonnes each for the years 2010-11 to 2012-13 respectively.

The Traffic projections contained in the Business Plan furnished by KOPT for the above mentioned three years is 53 Million tonnes, 58 million tonnes and 63 million tonnes respectively. The Budget estimates for the year 2010-11 as furnished by KOPT also reflect a total traffic to the tune of 52.49 million tonnes. Even when the actual quarterly traffic figure of 12.60 million tonnes is considered proportionately for the entire year, the traffic for the year 2010-11 works out to around 50.368 million tonnes. In this backdrop, the traffic estimates considered by KOPT in the Cost statement for the years 2010-11 to 2012-13 appear to be on a lower side.

The KOPT has reasoned that the reduction in traffic is on account of drop in estimated traffic of iron ore and Liquid bulk. Sluggish demand of Iron Ore from China and fluctuating Iron Ore prices in the International market reportedly has led to KOPT anticipating a decline in iron ore traffic. According to KOPT, during April-July 2010, there has been about 30% decline in Iron Ore traffic at KOPT as compared to the corresponding period of the previous year. Further, with the commissioning of the Paradip-Haldia Crude Pipeline, the KOPT anticipates further shifting of the Liquid bulk cargo to Paradip.

No growth has been envisaged by KOPT while estimating traffic for General Cargo for the said years. According to KOPT, with the growth of containerisation, more volume of General Cargo is likely to be containerised and thus no growth is anticipated in general cargo.

In this context, it is relevant to mention here that none of the user/ user organizations has commented on the traffic forecasts made by KOPT. In this backdrop, the traffic forecasts for the years 2010-11 to 2012-13 as furnished by KOPT is relied upon for the purpose of this analysis. This Authority, however, finds it reasonable to adjust fully the additional surplus, if any, arising in the context of variation in estimated traffic. Nevertheless, it is relevant to clarify that the entire additional surplus will be considered for adjustment, only if the variation in the estimated and actual performance is more than + / - 20%, as stipulated in clause 2.13 of the tariff guidelines of March 2005.

- (xix). The Cargo handling income estimates furnished by KOPT is inclusive of a sum of Rs.3142.30 lakhs, Rs.4690.00 lakhs and Rs.4690.00 lakhs towards the estimated revenue from the new services like use of MHC for loading/ unloading, heaping/ high heaping of cargo, despatch related services including weighment at Berth no. 2 and 8 of HDC for the years 2010-11 to 2012-13 respectively. Revenue from this activity is estimated by considering traffic of 4.69 million tonnes, 7 million tonnes and 7 million tonnes proposed to be handled at Berth no. 2 and 8 during the years 2010-11 to 2012-13 as stated by KOPT.

It is relevant to note that the income estimates computed at the existing level of tariff are generally considered for the purpose of tariff fixation. As such, to consider the income proposed to be generated from the proposed tariff levels, alongwith the income estimates at the existing level of tariff is not correct. In view of the above, the income pertaining to KOPT for rendering new services at berth no. 2 and 8 is excluded from the figure of cargo handling income pertaining to the years 2010-11 to 2012-13. Nonetheless, the revenue from this activity is considered to decide the rates to be fixed for the new activity.

For the reasons stated in the earlier part of this analysis, 50% of the equipment royalty/ revenue share receipts is considered as income in the cargo handling activity. Accordingly, a sum of Rs.854.93 lakhs each is added to the cargo handling income estimated by the KOPT for the years 2010-11 to 2012-13.

Thus, the estimated cargo handling income works out to Rs.46536.41 lakhs, Rs.49058.10 lakhs and Rs.51412.64 lakhs for the years 2010-11 to 2012-13 respectively, which is considered in the Cost statement.

- (xx). The KOPT has stated that it has considered a Foreign Exchange rate of Rs.47.00 per US\$, Rs.46.50 per US\$ and Rs.46.00 per US\$ each for the years 2010-11 to 2012-13 to estimate the dollar denominated vessel related income. In respect of the income estimates from dollar denominated tariff items the exchange rate prevailing at the time of analysis of the case, is considered uniformly for estimation of income from dollar denominated tariff items, for all the years under consideration.

In our analysis, since the major part of the financial year 2010-11 is already over and since the actual dollar exchange rate is known, the vessel related income from the foreign going vessels for the period from April 2010 to September 2010 is estimated based on the average exchange rate of Rs.46.08 per US\$ obtained for the said period. For the period thereafter, an exchange rate of Rs.45.05 per US\$ is considered as prevailing at the time of concluding the analysis of this case. The exchange rate of Rs.45.05 per US\$ is also considered for determining the vessel related income from the foreign going vessels for the years 2011-12 and 2012-13. Thus, the modified operating income related to Port & Dock activity considered in the Cost statement is Rs.25928.55 lakhs, Rs.27326.42 lakhs and Rs.28527.31 lakhs for the years 2010-11 to 2012-13 respectively.

- (xxi). The operating income estimates for the years 2010-11 to 2012-13 relating to E&E activity and Railway activity are relied upon as furnished by KOPT.
- (xxii). The total estimated operating income for KOPT as a whole works out to Rs.1022.30 crores, Rs.1065.70 crores and Rs.1113.35 crores for the years 2010-11 to 2012-13 respectively.
- (xxiii). The estimates of operating expenses for the years 2010-11 to 2012-13 are discussed as given below.

- (a). As discussed in the earlier part of the analysis, the actual salary expenditure for the year 2009-10 is Rs.100.00 crores. The analysis includes the impact arising out of the implementation of the wage revision of Class III and IV employees. The estimates of salary expenses for the years 2010-11 to 2012-13 are moderated by applying an escalation factor of 3.76% over the estimates of the respective previous years taking the actuals for the year 2009-10 as base.
- (b). In respect of estimation of expenditure towards Power, Fuel and Repairs and maintenance for the years 2010-11 to 2012-13, the KOPT has considered various escalation factors. We have moderated the estimates on these items by applying an escalation factor of 3.76% over the

estimates of respective previous years, taking the actuals for the year 2009-10 as base.

- (c) Apart from the above said heads of operating expenses, the expenditure estimates also include 'other expenses' which relate to Fringe Benefit, Payments to be made to contractor engaged for equipping of berth no. 2 and 8, general expenses and general stores. It is seen that there is a substantial increase of around 108% in the Other costs pertaining to the cargo activity for the year 2010-11 as compared to the year 2009-10. The reason for the phenomenal increase is on account of KOPT including expenditure related to rendering new services at berth no. 2 and 8 of HDC. Since estimated income on account of the new services proposed to be rendered at berth no. 2 and 8 has been excluded, as explained earlier, the expenses corresponding to rendering of such new services is also to be excluded from the expenditure estimation for the years 2010-11 to 2012-13.

As per the details of payments to be made to contractor furnished by the KOPT for the services rendered by him at berth no. 2 and 8, the total amount payable to the contractor works out to Rs.79/- per MT at Berth no. 2 and Rs.69/- per MT at berth no. 8. The cost of Rs.79/- per MT for Berth no. 2 includes Rs.15/- per MT for existing service of transfer of cargo between the berth and the dedicated storage area and Rs.10/- per MT for existing service of aggregation of cargo at the dedicated storage area. Likewise, the cost of Rs.69/- per MT for Berth no. 8 includes Rs.9/- per MT for existing service of transfer of cargo between the berth and the dedicated storage area and Rs.7/- per MT for existing service of aggregation of cargo at the dedicated storage area. The cost of rendering these two existing services at Berth no. 2 and 8 works out to Rs.41/- per MT and the average cost works out to Rs.20.50 per MT. Thus, the operating expenses related to cargo activity for the years 2010-11 to 2012-13 consist of the escalated component of the actual expenses for the year 2009-10 and also the effect of the expenses incurred by KOPT for rendering existing services at berth no. 2 and 8 calculated at Rs.20.50 per MT.

- (d) As stated earlier, only such items of expenditure relating to dredging which are not to be reimbursed by the Government is to be included in the Cost statement for the years 2010-11 to 2012-13. In this regard, the KOPT has stated that no expense on account of dredging is estimated to be not covered by the dredging subsidy during the years 2010-11 to 2012-13. The KOPT has further stated that if any sum is disallowed, the same would be known only after completion of audit. Thus, the KOPT has not considered the estimated dredging expenses for the years 2010-11 to 2012-13 as cost in the Cost statement for the said years.

- (e) The KOPT has considered different escalation factors in estimation of operating cost relating to railway activity and estate activity for the years 2010-11 to 2012-13. The actual operating cost relating to these activities for the year 2009-10 is taken as base and escalated by 3.76% per annum, taking the respective previous year as base, for moderating the estimates for the years 2010-11 to 2012-13

- (f) It is relevant to mention here that the KOPT reportedly holds the vessel interests responsible for the damages caused to the vessel and port properties. The suggestion made by the ASIC in this regard that the KOPT should take suitable insurance cover to take care of such liabilities which will assist the KOPT to mitigate the cost of damages to its properties. The KOPT may consider the suggestion made by ASIC in this regard.

(xxiv). Tariff guidelines of 2005, require computation of depreciation on straight line method following the life norms adopted as per the Companies Act in case of major ports. As such, this Authority vide its tariff Order of December 2006 had advised KOPT to estimate depreciation in line with Clause 2.7.1. of the tariff guidelines while it submits its tariff proposal during the next review of its Scale of Rates. In reply to a query in this regard, the KOPT has stated that it is not possible for KOPT to estimate depreciation on the basis of Companies Act. Thus, the depreciation shown in the cost statement has been calculated by KOPT following the straight line method and the life norm of assets as per the guidelines of the Ministry. In this regard, it is relevant to note that some of the major ports like Mormugao Port Trust (MOPT), Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) calculate depreciation based on the Companies Act. In such a scenario, the reason for KOPT to not estimate depreciation based on the Companies Act is not clear. As such, the KOPT is urged to comply with the tariff guidelines for computing the depreciation while formulating its next tariff review/ revision proposal. In the meanwhile, the depreciation estimated by the port in the current tariff cycle is relied upon and considered in the analysis, subject to verification with actuals, during the next review of tariff of KOPT.

(xxv). The principal components forming part of Management and General Overheads are Store keeping, Medical Expenses, Labour & Industrial Relations, Engineering & workshop overheads, Accounting & Auditing and Port Security & other expenses. In addition, as stated by KOPT, the Management and General Overheads also includes salary expenses of its Class I and II officers. The estimates of Management and General Overheads for the year 2010-11 are moderated applying the escalation factor of 3.76% over the actuals for the year 2009-10.

Reportedly, the revision of pay and allowances of Class I and II officers of major ports is announced by the Government in July 2010. As such, the KOPT may not have considered the impact arising out of pay revision of Class I and II officers, in its estimates. Since the revision of pay and allowances of Class I and II officers of major ports has already been announced by the government, it is necessary to capture the impact on this account. In the officer level meeting held in October 2010, the KOPT has indicated that an estimated amount of Rs.10 crores per annum would be necessary to meet the revised pay and allowances of its officers including cafeteria approach approved by the Government. This aspect is taken into account while determining the estimates of Management and General Overheads for the year 2010-11. The estimates for the years 2011-12 and 2012-13, are moderated applying the annual escalation factor of 3.76% over the estimates of the respective previous years.

(xxvi). The Finance and Miscellaneous Income for the years 2010-11 to 2012-13 as estimated by KOPT comprise of Profit on disposal of Capital assets, Sale of unserviceable materials, Recovery of overheads and Sundry receipts. It is seen that the Finance and Miscellaneous Income estimated for the year 2010-11 is less as compared to the actuals for the year 2009-10. To a query in this regard, the KOPT has clarified that the port realized a considerable amount in the year 2009-10 from disposal of its dredger vessel. It has further clarified that the primary reason for the lower level of estimation of Finance and Miscellaneous income for the year 2010-11 is due to anticipated fall in the income relating to disposal of capital assets, unserviceable materials and unclaimed goods. Based on the clarifications furnished by KOPT, the estimates of Finance and Miscellaneous income for the years 2010-11 to 2012-13 are relied upon in this analysis.

(xxvii). The estimates of Finance and Miscellaneous Expenditure as given by KOPT at Rs.366.91 crores, Rs.347.58 crores and Rs.369.21 crores for the years 2010-11 to 2012-13 respectively is seen to be substantially high when compared with the modified actuals for the year 2009-10 at Rs.177.23 crores. From the list of items forming part of the Finance and Miscellaneous Expenditure, it is seen that the

KOPT has envisaged to contribute to superannuation fund and gratuity fund aggregating to Rs.100 crores, Rs.90 crores and Rs.85 crores respectively for the years 2010-11 to 2012-13; whereas the actual Finance and Miscellaneous Expenditure for the year 2009-10 does not include such contributions.

The KOPT has reported that the corpus required to meet the liability towards superannuation fund and gratuity fund is based on actuarial valuation. The annual contribution towards superannuation fund and gratuity fund as estimated by the KOPT is considered in this analysis. However, the KOPT is advised to furnish the details of the actual contribution made by it to the superannuation fund and gratuity fund each during the years 2010-11 to 2012-13, at the time of next general revision of KOPT, for verification.

Another item forming part of estimated Finance and miscellaneous Expenditure for the years 2010-11 to 2012-13 is purchase of annuity to meet the pension liability of the port in respect of the employees who retired prior to 1 April 2004. Since the KOPT has proposed a separate levy to cover the pension liability in respect of the employees who retired prior to 1 April 2004, which is dealt with separately in the later part of this analysis, the amount estimated towards purchase of annuity is excluded from the estimated finance and miscellaneous expenditure for the years 2010-11 to 2012-13.

(xxviii). The KOPT has proposed the additions to its gross block of assets in respect of KDS and HDC for the years 2010-11 to 2012-13 to the tune of Rs.75.18 crores, Rs.60.90 crores and Rs.75.73 crores respectively. The summary of the proposed additions to the gross block of assets are as follows:

		(Rs. In Crores)		
	Items	2010-11	2011-12	2012-13
(i).	Civil works	44.32	37.86	27.40
(ii).	Flotilla & Floating crafts	0.85	--	23.00
(iii).	Railway & Rolling stock	8.00	6.45	7.25
(iv).	Cranes & Vehicles	--	4.18	4.82
(v).	Plant & Machinery	16.30	7.53	7.26
(vi).	Installation of water electricity and fire fighting.	5.50	4.18	5.12
(vii).	Office equipments/ Furniture & Fittings	0.21	0.70	0.88
		75.18	60.90	75.73
		=====	=====	=====

With reference to the present status in respect of the additions proposed for the year 2010-11, the KOPT has furnished the status of various schemes/ projects undertaken/ proposed to be undertaken at KOPT as of July 2010. The status shows that the KOPT has incurred a total capital expenditure of Rs.13.47 crores as of July 2010. With reference to the action initiated in respect of additions proposed for the year 2011-12, the KOPT has stated that the additions proposed in respect of HDC are all continuing scheme. The response of KOPT with regard to additions proposed at KDS for the year 2011-12 is silent. In spite of a query, the port has not furnished the details regarding the impact of the additional investments on reduction in unit operating costs, additional traffic/ business generated/ projected and improvement in efficiency. Considering that the additions to the gross block of assets proposed for the years 2010-11 to 2012-13 is in line with Five year plan envisaged by the Port, as confirmed by it in response to a query raised in this regard, and subject to verification of estimated additions with reference to actuals, the estimated additions are relied upon in this analysis.

- (xxix). Estimation of current assets following the norms prescribed in the tariff guidelines of 2005 and taking into account the projections of current liability estimated by KOPT, the working capital of KOPT becomes negative. As a result no working capital has been considered by KOPT in its cost statements.
- (xxx). With reference to the additions in respect of Railway and Rolling Stock during the years 2010-11 and 2011-12, the KOPT proposes to utilize the balance in the Escrow account to the tune of Rs.800 lakhs and Rs.500 lakhs for procurement of locomotives and upgradation/ augmentation of railway yards and facilities. As such, in line with the stipulation in the tariff guidelines of 2005, the KOPT has not claimed return on the assets proposed to be funded from the Escrow account. The position in respect to the Capital Employed is given in the following table for the purpose of allowing return:

(Rs. in lakhs)

Sr. No.	Particulars	2009-10 (Actuals)	2010-11 (Estimates)	2011-12 (Estimates)	2012-13 (Estimates)
A	Capital Employed at the end of the year	80819.83	84585.57	86739.11	90082.30
B	Utilisations from Escrow A/c				
(i)	Assets funded from Escrow A/c during the year	3117.17	800.00	500.00	---
(ii)	Cumulative utilisation	3117.17	3917.17	4417.17	4417.17
	Less: Depreciation on assets funded from Escrow A/c				
(iii)	Depreciation during the year	0.00	93.52	117.52	132.52
(iv)	Cumulative depreciation	0.00	93.52	211.04	343.56
(v)	Written Down Value of assets funded from Escrow A/c (ii) - (iv)	3117.17	3823.65	4206.13	4073.61
C	Balance capital employed qualifying for return [A-B (v)]	77702.66	80761.92	82532.97	86008.68

- (xxxi). Clause 2.9.7 and 2.9.8 of the tariff guidelines of March 2005 stipulates classification of port assets into business assets, business related assets and social obligation assets. This Authority in its Order of December 2006 while relying upon the percentage of business assets, business related assets and social obligation assets of the total assets of the port furnished by KOPT, had advised KOPT to undertake the exercise of classifying its assets in line with Clause 2.9.7 and 2.9.8 of the revised tariff guidelines and furnish the details at the time of next review. Now, the KOPT has stated to have classified the assets as per the guidelines at HDC from the year 2009-10 onwards. At HDC, the business assets, business related assets and social obligation assets work out to 95.60%, 3.66% and 0.74% respectively of the total assets at HDC. It has, however, not furnished the details and the basis adopted by it to classify its assets into the above mentioned categories. The proportion of these categories of assets is relied upon for the purpose of allowing return in respect of the assets at HDC.

The assets at KDS are yet to be classified into the requisite groups. Therefore, the proportion of 90%, 7% and 3% relating to business assets, business related assets and social obligation assets, as was considered in the last review, are considered for the purpose of allowing return. The KOPT is advised to classify all its assets at KDS as per the stipulation contained in the tariff guidelines of 2005 during the next review of its tariff.

- (xxxii). The designed capacity of the port (excluding the berths operated by the BOT operators) as furnished by KOPT is 64.22 MMTs for the year 2010-11, 66.72 MMTs for the year 2011-12 and 66.97 MMTs for the year 2012-13. Taking into account the estimated traffic proposed to be handled by KOPT during the said years, the capacity utilization of the port works out to 67.95%, 67.08% and 71.13% for the years 2010-11 to 2012-13 respectively.

As per clause 2.9.10 of tariff guidelines of March 2005, maximum permissible return will be allowed for capacity utilisation of 60% and above. Since the estimated capacity utilisation is more than 60%, the KOPT is eligible for maximum permissible return. The port has computed the Return on capital employed at 16%

for business assets and at 7.40% on business related assets. Since the rate of return fixed for the year 2010-11 is 16% for business assets and 8.4% for business-related assets, maximum permissible return of 16% for business assets and 8.40% for business related assets are considered for all the years 2010-11 to 2012-13. No return is allowed on social obligation assets as per the tariff guidelines.

- (xxxiii).(a). In the light of the analysis given above, the cost statements for the HDC, KDS and port as a whole and also for the different main activities under each of the system have been modified. The modified cost statements are attached as Annex-I (a) to (o). The summarised position of the results disclosed by the financial/ cost statements are tabulated below:

Sr. No	Particulars	Operating Income (Rs. in crores)				Net Surplus(+)/ Deficit(-) (Rs. in crores)				Net Surplus(+)/ Deficit(-) as a % of operating income			Average Surplus/ Deficit %
		2010-11	2011-12	2012-13	Total	2010-11	2011-12	2012-13	Total	2010-11	2011-12	2012-13	
1.	Port as a whole	1030.84	1074.25	1121.90	3226.99	-85.28	-74.81	-65.68	-225.74	-8.27%	-6.96%	-5.85%	-7.03%
	Cargo	465.96	490.58	514.13	1470.67	-49.11	-45.62	-39.66	-134.39	-10.54%	-9.30%	-7.71%	-9.18%
	Port & Dock	259.29	273.26	285.28	817.83	-155.96	-147.48	-150.04	-453.48	-33.89%	-24.94%	-27.17%	-28.67%
	Railway	93.87	92.50	98.21	284.58	-17.44	-21.53	-19.44	-58.41	-18.58%	-23.27%	-19.80%	-20.55%
	Estate	211.72	217.90	224.29	653.91	137.23	139.81	143.49	420.53	64.82%	64.16%	63.98%	64.32%
2.	KDS as a whole	387.02	385.10	401.63	1173.66	-121.08	-143.39	-151.39	-415.86	-31.29%	-37.24%	-37.70%	-35.41%
	Cargo	191.56	184.15	192.51	568.22	-39.46	-58.52	-60.41	-158.39	-20.65%	-31.78%	-31.38%	-27.92%
	Port & Dock	54.98	55.57	58.56	169.11	-163.46	-187.73	-175.94	-527.13	-297.32%	-301.82%	-300.43%	-299.86%
	Railway	13.67	14.08	14.50	42.25	-17.24	-18.08	-19.10	-54.42	-126.19%	-128.45%	-131.75%	-128.79%
	Estate	126.82	131.30	135.96	394.08	99.08	100.94	104.07	304.09	78.13%	76.88%	76.54%	77.18%
3.	HDC as a whole	643.82	689.15	720.37	2053.34	35.81	68.58	85.74	190.13	5.56%	9.95%	11.90%	9.14%
	Cargo	274.41	306.43	321.62	902.46	-9.64	12.90	20.75	24.01	-3.51%	4.21%	6.45%	2.38%
	Port & Dock	204.31	217.69	226.71	648.71	7.50	20.26	25.90	53.66	3.67%	9.30%	11.42%	8.13%
	Railway	80.21	78.43	83.71	242.35	-0.19	-3.45	-0.34	-3.98	-0.25%	-4.40%	-0.41%	-1.68%
	Estate	84.90	86.59	88.33	259.83	38.15	38.87	39.43	116.45	44.93%	44.89%	44.64%	44.82%

- (b). In view of the deficit position depicted by the cost statements for the port as a whole at the existing level of tariff, there is a case for upward revision of tariff.
- (c). As can be seen from the above statements, the KOPT would be in deficit to the tune of around Rs.225.74 crores during the years 2010-11 to 2012-13 at the existing level of tariff.
- (d). The port and dock facilities depicts a huge deficit of around Rs.453.48 crores which works out to around 29% of the operating income. Considering the position that the KOPT has sought an increase of 15% over the existing vessel related charges, the existing vessel related charges is increased by 15%. Considering the time involved in the procedure for notification of the Order in this case, the financial impact on account of revision in the Scale of rates is considered for the period from January 2011 to March 2013. The additional revenue estimated to be generated from increase in the vessel related charges for the period from January 2011 to March 2013 works out to Rs.93.50 crores.
- (e). As discussed in the initial part of this analysis, the KOPT has proposed rates for providing new services like use of MHC for loading/ unloading (Rs.52/- per MT for foreign cargo and Rs.31.20 for coastal cargo), heaping/ high heaping of cargo (Rs.10/- per MT), despatch related services including weighment (Rs.9/- if cargo is dispatched by rail and Rs.6/- per MT if cargo is dispatched by road) at Berth no. 2 and 8 of HDC. We have not gone into the itemwise cost of rendering the above said new services. Based on the rates proposed by KOPT, and also taking into account the expenses related to rendering the new services at berth no. 2 and 8 at the rate of Rs.58.50 per MT (Rs.79/- per MT – Rs.20.50 per MT = Rs.58.50 per MT), additional revenue from rendering new services at berth no. 2 and 8 works out to Rs.15.50 per MT. Considering the estimated traffic to be handled at berth no. 2 and 8 for the period from January 2011 to March 2011, 2011-12 and 2012-13 at 17.50 lakh tonnes,

70 lakh tonnes each for the years 2011-12 and 2012-13, additional income to the tune of Rs.24.41 crores will accrue.

- (f). The KOPT has proposed an increase of 10% over its existing cargo and container related charges. The cargo handling activity including containers however depicts an average deficit of around 9%. In view of the additional income arising out of rendering new services at berth no. 2 and 8, as explained in the preceding paragraph, the deficit of 9% will go down to 8%. With 8% increase in the existing cargo related charges, excluding liquid bulk and storage charges, the estimated additional income will be Rs.61.68 crores for the period from January 2011 to March 2013.
- (g). In the existing arrangement, itemized rates have been prescribed for handling containers at HDC and KDS for ICD and non-ICD containers. The difference in the rates prescribed for ICD and non-ICD containers is Rs.900/- per TEU incase of HDC. On the other hand, the said difference is Rs.1604/- per TEU at KDS as per the workings furnished by KOPT. The difference in the rates for ICD and non-ICD containers at KDS is on the higher side as compared to the difference obtaining at HDC. As per the composite box rates proposed by KOPT for handling ICD and non-ICD containers, the differential in the rates is seen to be Rs.1000/- per TEU. If the proposed differential of Rs.1000/- per TEU is maintained at KDS, the additional income on this account works out to Rs.1.88 crores per annum, which will be Rs.4.23 crores for the period from January 2011 to March 2013.
- (h). Out of the total estimated deficit of Rs.225.74 crores for the port as a whole, the increase in tariff granted in the current tariff revision will cover Rs.183.82 Crores. This will leave a deficit of around Rs.41.92 crores uncovered. Since the validity of the existing railway terminal charges at KOPT expires in March 2011 as reported by KOPT, the railway charges are due for review by the Railway authorities. When reviewed, the railway activity may also generate additional revenue during the year 2011-12 and 2012-13. Further, the port should launch cost reduction and control measures to reduce the uncovered gap.
- (xxxiv). (a). As discussed in the earlier part of the analysis, the past surplus assessed for the years 2006-07 to 2009-10 works out to Rs.52751.29 lakhs. The adjustment of past surplus is to be examined in the backdrop of KOPT requesting for a special levy to discharge its liability towards payment of pension to its retired employees. The KOPT has made a mention that this Authority will not allow inclusion of any cost towards creation of pension fund in whatever name it is called, incase such contribution is towards past liability. It is clarified that while normal expenditure towards pension either by way of annual contribution to pension fund or by way of actual payment is allowed as pass through in fixation of tariff, any abnormal liability to augment Pension Fund should be accounted against a special levy.

As stipulated in Clause 2.5.2 of the tariff guidelines, a special rate for a limited period is prescribed to meet liabilities, if it is found that the accumulated surpluses/ reserves other than specifically earmarked funds or provisions made cannot adequately cover the liability. In the case of Visakhapatnam Port Trust (VPT) vide Order dated 11 May 2006 passed by this Authority to dispose of its general revision proposal, the entire past surplus available was applied to meet the pension fund liability. While disposing of another general revision proposal filed by Tuticorin Port Trust (TPT) vide Order dated 14 July 2008, the shortfall in the pension fund liability was allowed to be covered by the entire surplus pertaining to past period. Adopting the same approach in this case also, the past surplus of Rs.527.51 crores is considered as a source available to the KOPT for



partially meeting the pension fund liability and the residual liability is allowed to be met from the special levy.

- (b). There are broadly two groups of pensioners; one group of pensioners who have retired prior to 1 April 2004 and the other group who have retired after 31 March 2004. The KOPT has already created fund for discharging its obligation towards the employees who have retired after 31 March 2004. The annual contribution to the said fund has been considered in the cost statement as pass through, in the future projections of expenditure upto the year 2012-13.
- (c). The actuarial valuation of pension liability for the employees who have retired before 1 April 2004 as assessed by the Life Insurance Corporation of India (LIC) is Rs.1141.17 crores as on 1 April 2009. As stated by KOPT, it has already contributed Rs.241.14 crores to the fund till 1 April 2010. The KOPT further proposes contributing another Rs.22.14 crores to the fund aggregating to Rs.276.14 crores. Incidentally, it is seen from the audited Annual Accounts of KOPT for the years 2008-09 and 2009-10 that the KOPT has made provision of Rs.190 crores for contribution to the pension fund during the year 2008-09, and has already contributed Rs.51.14 crores and kept a provision for contribution to the extent of Rs.35 crores during the year 2009-10 aggregating to Rs.86.14 crores. The figures mentioned in the Annual Accounts aggregate to Rs.276.14 crores.

Further, the KOPT has agreed to credit the excess collection from levy of 10% special rate approved earlier to meet the wage arrear liability amounting to Rs.12.62 crores. Thus, the net fund requirement to be met by levy of a special rate works out to Rs.853.01 crores, as tabulated below:

(Rs. in crores)		
1.	Actuarial valuation of Pension liability as on 1 April 2009 as per LIC report.	1141.77
2.	Less: Contribution to the fund during the years 2008-09 and 2009-10.	276.14
3.	Less: Adjustment of excess collection of 10% special levy	12.62
4.	Balance Pension fund to be recovered. (1 - 2 - 3 - 4)	853.01

- (d). The KOPT has proposed to augment the pension fund through 10% special rate over a period of 10 years. As brought out earlier, an additional past surplus of Rs.527.51 Crores is available with KOPT. If the contribution of Rs.276.14 Crores made in the years 2008-09 and 2009-10 is excluded, as it would have been met from the surplus, a sum of Rs.251.37 Crores is still available out of the total past surplus of Rs.527.51 Crores. That being so, the residual sum after adjustment of full past surplus to be provided by imposing a special levy works out to Rs.601.64 Crores. If this sum of Rs.601.64 Crores is assumed to be realized over a period of 3 tariff cycles, the annual realization will be Rs.72.92 Crores. It is relevant to mention here that the KOPT may realize approximately an additional income of about Rs.40 Crores per annum from its proposed revision of estate rentals, for which the KOPT has filed a separate proposal. The KOPT further may realise additional royalty from the BOT operator due to increase in rates granted in the cargo related charges which is estimated to be around Rs.1.37 Crores per annum. Even if 50% of this additional royalty is utilized to meet the expenditure towards infrastructure development, the KOPT is left with a sum of Rs.68.50 lakhs per annum. Considering the anticipated additional accruals from estate rentals and royalty, the gap to be met from the special levy works

out to Rs.32.24 Crores per annum. For the period from January 2011 in the current tariff cycle, the amount to be recovered comes to Rs.72.55 Crores

After increase granted over the existing cargo / container related charges and vessel related charges the total estimated operating income of the port for the period from January 2011 to March 2013 works out to Rs.1784.17 Crores. If the sum of Rs.72.55 Crores is to be recovered towards pension fund during the corresponding period, then the pension levy at around 4.07% on the revised cargo/ container and vessel related charges will be necessary. Thus, for the present, the KOPT is authorised to charge a special rate of 4% in the current tariff cycle and the position will be reviewed at the time of the next revision of its Scale of Rates. The KOPT may also augment the pension fund position from the tariff increase to be granted to it, as volunteered by the port.

- (e). It may appear that the special rate is an additional burden to the users. It has to be recognised that the special levy will be for a limited period. Once the fund is fully built up, the expenditure towards payment of pension will be met from the pension fund corpus directly. Thereafter, there will be relief to the users to that extent since the annual pension expenditure at actuals will be higher than the annual contribution to the fund, which will progressively reduce the tariff burden.
  - (f). The KOPT shall apply the revenue generated through this special rate for the specified purpose. For this purpose, the KOPT is advised to maintain a separate account in this regard and furnish the audited details for scrutiny at the time of next review of its Scale of Rates.
  - (g). The KOPT may levy the special on the various charges (to be) notified in the Scale of Rates for cargo related activity, container related activity, miscellaneous services, services related to ship breaking and Dry docking, vessel related activity and slipway hire charges. As a measure of abundant caution, it is stated that the special rate is leviable only on the cargo / container / vessels handled by the KOPT. The special rate is not leviable by the BOT operators on the traffic handled by them.
  - (h). The royalty payable by the BOT operators to the KOPT is based on the rates prescribed in the Scale of Rates of KOPT, as stipulated in the respective License Agreement entered by them with KOPT. Since the levy of special rate is to meet the shortfall in the specific fund, it is made abundantly clear that the special rate will not form part of royalty / revenue share receivable by the KOPT from the BOT operators at the KOPT.
- (xxxv). This Authority had approved in the Order of December 2006, the proposal of KOPT to have common rates for both systems at KOPT viz., KDS and HDC, provided the common rate structure does not burden the HDC at the cost KDS. As can be seen from the cost position, the HDC cross subsidises KDS. The KOPT has sought to argue for continuation of the common rate structure on the ground that the KDS and HDC enables to complement each other and contributes to the total development of the port and better utilisation of the infrastructure. It is the position of the KOPT that the then existing differential rate structure at HDC and KDS had created serious imbalances in the traffic of two systems which has acted as detriment to port finance. Based on the above argument advanced by the KOPT and also since there is no objection from the users to the proposal to continue with the common rates, this Authority is inclined to allow continuance of the common rate structure.
- (xxxvi). (a). In line with Clause 4.2.2 of the tariff guidelines of 2005 which requires the ports to phase out the advalorem rates, the KOPT was advised in the

Order of December 2006 to initiate the process of rationalising the wharfrage schedule. The KOPT deserves to be complimented for completely phasing out the advalorem rates from its tariff schedule. Since the Scale of Rates proposed by KOPT does not prescribe advalorem rates, there is no need to define the term 'advalorem' in the Scale of rates.

- (b). The KOPT has replaced the existing advalorem rates for levy of wharfrage with a rate of Rs.200/- per tonne. Though the port was requested to furnish detailed working with cost elements for arriving at the proposed rates of wharfrage including the rate of Rs.200/- per tonne, the requisite details are not made available to us. Since the action taken by the port is in the right direction of phasing out the advalorem rate, the proposed rate of Rs.200/- per tonne is approved.
- (xxxvii). The KOPT contemplates to commence operation at various areas, some of which are yet to be taken over by KOPT. Since the operational control of the such areas is yet to be decided administratively, the KOPT has proposed to insert the sentence 'and any other area as may be administratively decided' in the definition no. 2(vii) defining HDC, to take care of the situation in future. The Scale of Rates is decided based on the estimated operation in the next three year period in which no additional area of operation is proposed. The port trust is at liberty to approach this Authority, at any point of time, as and when there is a need for modification of the Scale of Rates to cover the additional areas.
- (xxxviii). The KOPT has introduced a new definition 'Over dimensional containers' at Section 2(xviii). As seen from the traffic estimates furnished by KOPT, the KOPT has not estimated traffic of over dimensional containers (ODC). The KOPT has, however, mentioned that even if the volume of ODC is very low, the facility for handling such container is to be maintained by port. The definition proposed by KOPT is in line with the definition for ODC as prescribed in the Scale of Rates of other container handling terminals viz., Chennai Container Terminal Limited (CCTL), Nhava Sheva International Container Terminal Limited (NSICT) etc. In view of the above, the definition of 'Over dimensional containers' as proposed by KOPT is approved.
- (xxxix). The condition in the existing Scale of Rates of KOPT specifies the user groups who are authorised to pay port charges for the services rendered by the KOPT in relation to handling of cargo/ containers. The KOPT has proposed to enlarge the scope of the existing condition at Section 3 (iii) to include the owners of cargo or their clearing and forwarding agent/ handling agents also for payment of equipment hire charges for the equipment used for landing / shipment of cargo / container or for any other purpose by the vessel. Since it is in relation to vessel, the phrase "owners of the cargo or their Clearing & Forwarding Agents / Handling Agents as the case may be" is slightly modified to state that "Importers / Exporters or their Agents in case of chartered vessels as the case may be".
- (XL). In the existing arrangement the responsibility to pay the port charges for FCL containers lies with the owner of the cargo or his Agents. However, in certain circumstances, the port can recover such charges from container agents / MLOs if the container agent / MLO applies for destuffing of FCL container in the absence of importer / exporter arranging delivery or shipment of the containers.

However, by a proposed amendment to the existing conditionality, the port intends to shift the responsibility of paying cargo related charges solely to the vessel operators. The administrative problems cited by KOPT can be overcome by strengthening the system. The existing arrangement is a step towards keeping the contentious THC under a check. Hence, this Authority is not inclined to approve the proposed amendment and the existing conditionality may continue.

- (XLi). In line with clause 2.18.2 of the tariff guidelines, the proposed note 3(xiii)(b) has been modified to reflect the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India at 12.25 %.
- (XLii). The KOPT has proposed to introduce a conditionality at Section 3(xvi) to enable the levy of cargo related charges on the gross weight of the consignment. The proposed conditionality is on similar lines as found in the scale of Rates of other major ports viz., Chennai Port Trust (CHPT), Mumbai Port Trust (MBPT), Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) and hence is approved.
- (XLiii). As stated by KOPT, on account of use of generic terms, it often faces difficulties at ground level in understanding and implementation of the existing Scale of Rates. On account of this, the KOPT has stated to have made an attempt to rationalize the wharfage schedule by specifying the items instead of using the generic terms to the extent possible in the proposed Scale of Rates. Also, since the KOPT has dispensed with the advalorem rates, it has necessitated certain amendments to the existing Scale of rates. This has resulted in regrouping of cargo by KOPT, where similarly placed cargo has been put in one group in the proposed Wharfage Schedule. This has also resulted in KOPT listing out some new tariff items in the said schedule. Similarly, the KOPT has attempted to rationalize the Schedule relating to On-board handling charges. Since the productivity of on board labour primarily depends on the nature of cargo, the KOPT has made groups wherein cargo having similar nature of handling is reported to have been placed in the same group.

Any effort to simplify and rationalize the Scale of Rates is to be appreciated. However, the effect of rationalization should not result in any unintended tariff burden on certain segments. Moreover, the KOPT has not quantified the financial impact on account of the proposed rationalisation in the Wharfage schedule and Schedule relating to On-board handling charges. As such, this Authority is not in a position to approve the rationalization, as proposed by KOPT in the Wharfage schedule and Schedule relating to On-board handling charges. The existing Wharfage Schedule structure and Schedule relating to On-board handling charges will continue unaltered.

However, the KOPT is advised to come up with a separate proposal for rationalizing its Wharfage Schedule and Schedule relating to On-board handling charges alongwith revenue impact analysis on different commodities. The KOPT may undertake this exercise in such a manner to maintain revenue neutral position.

- (XLiv). The existing conditionality at Sl. no. 2 of Section 4.2. prescribes wharfage for coastal cargo at 60% of the rates specified for foreign cargo subject to a maximum of Rs.50 per tonne. In the proposed arrangement, the KOPT has proposed to delete 'subject to a maximum of Rs.50 per tonne'. In reply to a query in this regard, the KOPT has stated that since the advalorem rates for unspecified foreign cargo have been done away with, the clause 'subject to a maximum of Rs.50 per tonne', which was inserted for dealing with coastal unspecified cargo has also been deleted. Based on the explanation furnished by KOPT, the proposal of KOPT to delete the clause 'subject to a maximum of Rs.50 per tonne', is approved.
- (XLv). For the reasons stated in the preceding paragraph, the deletion of conditionality at Section 4.11 which prescribes wharfage on unspecified cargo sold by auction/ tender, is also approved.
- (XLvi). In the existing Scale of Rates, a note below the Schedule relating to On-board handling charges, prescribes an additional rate of Re.1/- per tonne towards cleaning charges for handling coking coal, all types of coke, limestone, sulphur, rock phosphate and cement in bulk. Now, the KOPT has stated that since cleaning

is not an On-Board activity it has proposed to shift the prescription of cleaning charge under 'Miscellaneous Services'. The KOPT has not only proposed to enlarge the scope of the existing provision so as to include all types of ore and finished fertilizers, clinkers, sugar, mill scale, pulses, and any other dry bulk cargo, but has also increased the rate to Rs.2/- per tonne. SAIL has argued that cleaning charge is incidental to 'On-board activity' and hence should not be charged separately.

It is relevant to note that the KOPT during the proceedings relating to its last general revision in December 2006 had then proposed to include some more cargo items to the then existing list of cargo items on which the cleaning charge would be levied. At that time, this Authority in the Order of December 2006 has categorically stated that since the KOPT had been handling the cargo proposed to be covered for levy of cleaning charge even before the review of its tariff without any additional levy towards cleaning charge, the then existing charges would therefore cover the service of cleaning also. As such, the then proposed extension of the then existing provision to cover all types of coal, finished fertilizer and all types of scraps was not approved.

On the same grounds, the existing On-board charges in respect of all types of ore and finished fertilizers, clinkers, sugar, mill scale, pulses, and any other dry bulk cargo would already have included cleaning charge. The KOPT has not proposed to reduce the 'On-board charges' so as to exclude the component relating to Cleaning charge. As a result, this Authority is not in a position to accord approval to the proposal of KOPT to bring additional cargo items within the ambit of levy of cleaning charges.

(XLvii).The KOPT in its proposed draft Scale of Rates has proposed to delete the note prescribed under Section 5, which provides for rebate in the on-board handling charge of coking coal when KOPT is not in a position to provide equipment support. When KOPT was asked to clarify the reason for withdrawing the rebate, it has stated that it has old pay loaders, and hence it is not in a position to supply pay loader on-board to any vessel working at HDC except for the two berths, where contract of equipping have been awarded at HDC. It is understood that the existing on-board handling rate of Rs.27/- per tonne prescribed for coking coal is with relation to HDC providing equipment support. Thus, when KOPT is not in a position to provide pay loaders, the KOPT is correct in deleting the note prescribing the rebate. However, at the same time, the base rate of Rs.27/- per tonne prescribed for coking coal which interalia includes the component relating to providing equipment support, should also be reduced by Rs.2.50 per tonne, being the rebate allowed in the event KOPT does not provide any equipment assistance.

Thus, in addition to the proposed deletion of the conditionality prescribing rebate as proposed by the port, the existing rate for coking coal is also reduced by Rs.2.50 per tonne and the general increase of 8% is given on such reduced rate.

(XLviii).In the existing arrangement, under the Schedule of shore handling charge, differential rates are prescribed for tipping by wagon tippler incase of thermal coal and iron ore. Similarly, differential rates are prescribed for manual unloading incase of thermal coal and iron ore. However, in the proposed Scale of rates, the KOPT has proposed to have a common rate for tipping by wagon tippler incase of thermal coal and iron ore and common rate for manual unloading incase of thermal coal and iron ore, on the ground that operation involved in these two categories of cargo for either tipping by wagon tippler or by manual unloading is the same. The KOPT has not furnished any workings/ details to justify the prescription of a common rate for thermal coal and iron ore. Also, it is not clear whether the productivity for wagon tipping incase thermal coal and iron ore or productivity for manual unloading incase thermal coal and iron ore will be similar. In the absence of requisite details, this Authority is not in a position to approve a common rate for tipping by wagon tippler incase of thermal coal and iron ore and

common rate for manual unloading incase of thermal coal and iron ore. Nevertheless, it is relevant to mention here that since the expenses relating to manual unloading or tipping by wagon tippler incase of thermal coal and iron ore have already been captured in the Cost statement, no hardship is caused to the KOPT on account of non-prescription of common rate for tipping by wagon tippler incase of thermal coal and iron ore and common rate for manual unloading incase of thermal coal and iron ore. The existing arrangement with differential rates will continue, subject to the general increase effected in the cargo related charges.

- (XLix). In the Schedule relating to Shore handling charges, there is a rate prescribed for shore handling of dry bulk cargo (not covered in the Schedule) landed from or shipped/ to be shipped through Mechanical System. Now the KOPT has proposed to consider the existing levy to be made applicable when the cargo landed at a berth is stored at the dedicated storage area of the same berth. At the same time, the KOPT has also proposed to charge a higher rate when the cargo landed at a berth is stored in any other storage area other than the dedicated storage area of the same berth. It appears that the basis for the proposed higher rate is to defray the expenses to cover the distance between the area where the cargo has landed and the area where the cargo is transported for storage. From the proposed rates for this activity, the difference between the lower rate and higher rate is seen to be Rs.30/- per tonne, presumably to cover a distance a 3 kms. Further, the higher rate is not leviable when the distance between the berth and storage area other than the dedicated berth is one km or less as per the new note proposed in this regard.

From the copy of the document furnished by KOPT with regard to outsourcing of transfer of cargo between the berth and the storage area other than the dedicated storage area of the same berth as applicable at Berth no. 2 and 8, it is seen that a rate of Rs.10/- per tonne is payable in respect of Berth no. 2 and a rate of Rs.3/- per tonne is payable in respect of Berth no.8 and, the average works out to Rs.6.50 per tonne. If the distance between the berth and storage area is considered as 2 kms, the cost payable by the KOPT to the contractor for transportation will be Rs.13/- per tonne, which is the additional direct cost payable by the port for transportation of cargo between the berth and the storage area other than the dedicated storage area of the same berth. Accordingly, after effecting the general increase of 8% in the existing shore handling rate of Rs.81/- per tonne for certain bulk cargo and taking into account the additional cost of transportation of Rs.13/- per tonne, the rate works out to Rs.100.48 per tonne which is prescribed for other dry bulk cargo when stored at any area other than the dedicated storage area of the same berth. Based on the rates applicable for berth no. 2 and 8, the KOPT has proposed to cover the transportation to be undertaken at all berths. Since the contractual provision is applicable only in respect of Berth no. 2 and 8 as communicated by KOPT under cover of its letter dated 29 October 2010, the rates approved for other dry bulk cargo when stored at any area other than the dedicated storage area of the same berth is made applicable only at Berth no. 2 and 8 of HDC and only when the transportation is undertaken either by KOPT or by a private party on behalf of KOPT.

According to the proposed arrangement to all other berth is not possible as the additional revenue and cost details are not made available.

Since the rate approved will be payable irrespective of the distance covered, the proposed note as referred above, is not relevant and hence is deleted.

- (L). This Authority in the Order of December 2006 had advised KOPT to propose rebate in the shore handling charge based on the cost of rendering service during the next review of its Scale of Rates. However, the KOPT in its proposed draft Scale of Rates has proposed to continue with the existing arrangement of prescribing rebate as a percentage of the charges instead of proposing rebate based on cost of rendering services on the ground that KOPT does not maintain

cost records of individual element of a service. It has pleaded its inability to propose cost based rebates at this stage. It has further stated that normally shore handling services are rendered as a whole and only in very rare circumstances a situation arises where KOPT is not in a position to provide part of the services covered under Shore handling charge. In the absence of requisite details, the existing arrangement is allowed to continue.

- (Li). In respect of the activity of tipping of thermal coal wagon and iron ore wagon by Wagon Tippler, when the shore handling services are provided in full or in part, the applicable shore handling charges are leviable for the said services in addition to tipping charge prescribed in the Scale of rates. Since the provision relating to applicability of charges is automatic, the KOPT has found the provision to be superfluous and hence proposed deletion of the same, which is agreed.
- (Lii). In the existing arrangement for levy of shore handling charges, a provision exists to allow 30% rebate in the specified rates incase the manual unloading/ loading of thermal coal wagon is done at the option of the port. The KOPT has not justified the deletion of this provision. The existing provision will continue.
- (Liii). For levy of demurrage on cargo, the existing Scale of rates defines last Landing Date (LLD) as the date on which a vessel completes her import discharge at quayside. The port has proposed to include a provision to cover barges/ boats/ flats/ any other vessels at berth incase of overside discharge as well as discharge at the anchorage/ mooring/ buoy on to boats/ barges/ flats/ any other vessels. Since the proposed provision is to deal with the cases of landing of cargo from barges/ boats/ flats/ any other vessels at berth as clarified by KOPT, the proposed provision is inserted.
- (Liv). The KOPT has proposed a new tariff item at SI.No.3 of Section 8.1 for levy of charges for transportation of cargo for which KOPT undertakes transportation within the Dock Interior Zone of HDC. The KOPT has stated that the rate proposed for transportation within dock interior zone at HDC is the same as the existing rate prescribed for KDS as the nature of service is similar. The KOPT has proposed to specify the rate for HDC instead of deriving the same from the rate applicable for transportation 'within the dock' specified for KDS, as in HDC the area is known by users as dock Interior Zone.

Presuming the amendment is to correctly reflect the terminology used by Trade as reported by the port and since no user has objected to the proposed rate, the proposed insertion is approved. However, instead of inserting the tariff item at SI.No.3 of Section 8.1, the existing SI.No.1 of Section 8.1 is modified so as to cover transportation within the Dock Interior Zone of HDC also.

- (Lv). The KOPT levies charges on break bulk cargo for which KOPT undertakes any loading/ unloading/ restacking not covered under Shore handling charges. The KOPT has proposed a new tariff item for unloading of dry bulk cargo from dumpers at Rs.15/- per tonne, alongwith a note to govern the proposed rate. The proposed rate of Rs.15/- per tonne is found to be 50% of the lowest slab rate applicable for break bulk cargo considering the productivity of the equipments while handling of bulk cargo vis-à-vis break bulk cargo, as stated by the port. Since the proposed rate is not derived based on cost details and also since the details regarding the productivity of the equipments while handling of bulk cargo vis-à-vis break bulk cargo are not furnished, it is not found possible to justify the proposed rate based on productivity parameters.
- (Lvi). (a). Different rates for handling non-ICD containers at HDC and KDS are prescribed in the existing Scale of Rates. At KDS, the rate is dependent upon the category of containerised cargo. This Authority in the Order of December 2006 had directed KOPT to undertake an exercise to move towards single box rate for handling containers bearing in mind Clause

5.1.1. of the tariff guidelines. Adhering to the advice given by this Authority, the KOPT has now proposed Composite box rates for handling non-ICD containers at Rs.4500/- per TEU both at HDC and KDS.

- (b). The KOPT has furnished workings to show that if the existing itemized rates are consolidated, the consolidated rate works out to Rs.3324/- per TEU at HDC and Rs.3780/- per TEU at KDS. As against these consolidated rates, the reason for proposing a common composite box rate and that too at Rs.4500/- per TEU is not clear. In that case, differential box rates at HDC and KDS may have to continue. The rate of Rs.3324/- per TEU in case of HDC and the rate of Rs.3780/- per TEU in case of KDS are revised upwards to the extent of the general increase of 8% effected in the container related charges.
- (c). As brought out earlier, the difference in the rates prescribed for ICD and non-ICD containers is seen to be Rs.900/- per TEU in case of HDC and Rs.1604/- per TEU at KDS. As per the composite box rates proposed by KOPT for handling ICD and non-ICD containers, the differential in the rates is seen to be Rs.1000/- per TEU. The rates for ICD containers are prescribed by maintaining the differential of Rs.1000/- per TEU as proposed by KOPT. Incidentally, the additional revenue arising out of the impact of maintaining the differential of Rs.1000/- per TEU between ICD and non-ICD containers has already been taken into account while determining the general increase to be effected in the container related charges, as stated earlier.
- (d). As stated earlier, though the KOPT has not estimated traffic of ODC's, the port intends to maintain the facility for handling ODC's. As a result, the KOPT has introduced rates for handling loaded and empty ODC's. The KOPT has proposed a premium of 66.67% to handle ODCs over the rates proposed by it for handling normal containers.

In this regard, it is relevant to note that unlike hazardous containers, the tariff guidelines of 2005 do not prescribe any rate differential to be maintained between the rates for handling normal containers and ODC's. However, from the Scale of Rates of other major container terminals (except Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT), Nhava Sheva International Container Terminal Limited (NSICT) and Gateway Terminals India Private Limited (GTIPL)), it is seen that the rates for handling ODCs is 25% higher than the rates applicable for handling normal containers. In view of the above, a premium of 25% is approved for handling ODC's over the composite box rates approved for the normal non-ICD containers.

- (e). In line with the stipulation made at Clause 5.1.1. of the tariff guidelines of 2005 prescription of composite box rate is accompanied by prescription of rebate to be allowed if any of the individual services are not provided by the port. Accordingly, the KOPT has proposed rebates to be allowed when a corresponding service forming part of the composite service is not provided by KOPT. The rebates proposed to be allowed for the services not rendered by the port like, transfer from ship to shore, transportation from shore to yard and lift on/ lift off of the containers.

From the rebates proposed, it appears that the rebates proposed by the port have been drawn to reflect the market conditions prevailing at the port area. The KOPT has not furnished any basis or workings to arrive at the proposed rebate. However, in the backdrop of approving composite box rates, prescription of rebates for services not rendered by KOPT becomes inevitable. In view of the above, the rebates as proposed by the port have been moderated to maintain the differential proposed to be maintained by KOPT between its proposed composite box rate and the



proposed rebate slabs. Notwithstanding, the KOPT is advised to propose rebates based on cost of not rendering the respective services at the time of next review of tariff.

- (f). In the Schedule prescribing charges for miscellaneous services rendered to container/ container vessel, there exists a rate which prescribes a rate of Rs.630 per TEU for shifting containers on board via quay head. In the proposed Scale of Rates, the KOPT has proposed a new rate for shifting containers on board without quay head where port labour is deployed. The KOPT has not brought out any explanation for introducing a new rate. Also, the additional income arising out of the proposed new rate has also not been quantified by the port. As such, the proposal of KOPT to introduce a new rate for shifting containers on board without quay head where port labour is deployed is not approved.
- (Lvii). The KOPT has Proposed a note prescribing 10% rebate in the composite box rate incase of import container containing cargo consigned to Nepal and Bhutan. Since the tariff approved will be ceiling rates, the KOPT has the liberty to charge lower rates based on commercial consideration. When this position was brought to the notice of KOPT, the port has clarified that it intends to keep the note in the proposed SOR to give importers and exporters of these land-locked neighbouring countries a comfort feeling that KOPT cares for them. Considering the above position, the proposed note is approved.
- (Lviii). The rates levied by the Calcutta Dock Labour Board (CDLB) are not within the regulatory purview of this Authority. As such, the proposed provision to levy additional charge fixed by the CDLB, where deployment of CDLB labour is envisaged is not notified.
- (Lix). The KOPT has proposed rebates on the composite box rates when the basic container handling services covered under the composite box rate is not provided by the port. The rate of proposed rebates are modified with reference to the modifications made in the composite box rates by maintaining the proportion as proposed by the port.
- (Lx). It is recalled that this Authority vide its Order dated 9 July 2010 has prescribed charges for transshipment containers when both legs are foreign, both legs are coastal and when one of the leg is foreign and one of the leg is coastal. The charges prescribed vide the Order dated 9 July 2010 has been updated to reflect the general increase effected in the container related charges. The rates approved for handling non-ICD Loaded and Empty transshipment containers are tabulated below:

Sr. No.	Categories	Total existing Charge for handling normal foreign container	Rate related to lifting of container from container yard to truck	Rate relevant for determining the rate for transshipment containers	Charge for normal foreign container after effecting 8% increase	Transhipment rates if both legs are foreign	Transshipment rates if both legs are coastal	Transshipment rates if one leg is foreign and one leg is coastal
	1	2	3	4 = 2 - 3	5 = Col 4 + 1.08	6 = Col 5 * 1.5 times	7 = Col 6 * 60%	8 = (Col 5 * 75%) + (Col 5 * 75% * 60%)
I	At KDS							
(a)	Loaded	3780.00	148.50	3631.50	3922.02	5883.03	3529.82	4706.42
(b)	Empty	1501.50	148.50	1353.00	1461.24	2191.86	1315.12	1753.49
II	At HDC							
(a)	Loaded	3324.00	148.50	3175.50	3429.54	5144.31	3086.59	4115.45
(b)	Empty	1749.00	148.50	1600.50	1728.54	2592.81	1555.69	2074.25

- (Lxi). The KOPT has proposed consolidated charges for movement of containers between Docks and off Dock Container Freight Station (CFS) by rail at KDS. It has been reported by Balmer Lawrie and Company Limited (BLCL) that it operates a CFS which is associated to KDS. The facility mentioned by BLCL is creation of dedicated facilities for movement of containers between Docks and CFS by CFS operators own pool of wagons using port railway facilities, as reported by the KOPT.

Responding to a query in this regard, the KOPT has stated that the proposed consolidated charge primarily constitutes Container composite Box rate, additional container handling charges, if any, and transport charges of the container loaded on wagon owned by the CFS within the Port Railway network with the help of Port Locomotives. Based on the above nature of services, the KOPT contends that the proposed services fall within the ambit of Section-42 read with Section-48 of the Major Port Trust Act, 1963.

The rates proposed by KOPT for the said service, *inter alia*, includes local haulage charges notified by the railway authorities. This Authority cannot include a rate to be notified by another rate fixing Authority. Another item considered by KOPT in the proposed rates is additional handling charge at Rs.800/- per TEU. This additional charge of Rs.800/- per TEU is towards lift on from the truck/ trailer, transportation to railway stack yard and lift off at the stack yard. The KOPT has stated that for the said additional services, the rates specified in its Scale of rates are leviable. The rates specified in the existing Scale of rates are Rs.324/- per TEU for lift on/ lift off and Rs.360/- per TEU for transportation between two berths, which works out to Rs.684/- per TEU as against the amount of Rs.800/- per TEU considered by KOPT. The difference between the two amounts remains unexplained. Considering the position that the operation of movements of containers between Docks and the facility of BLCL is yet to be established as seen from the response of KOPT, the KOPT is advised to review the proposed rates in the light of the observation made by us and come up with a proposal for approval of the rates for the services envisaged by the port, with details of investment and cost position alongwith proposal for reduction of rate in some other relevant tariff item to maintain revenue neutral position, since the said services will generate additional revenue to the port.

- (Lxii). The KOPT has proposed to increase the free days from the existing 3 days to 30 days incase of import containers containing relief commodities for Missionaries of Charity, Ramkrishna Mission and Bharat Sevashram Sangha. The major port has liberty to prescribe the number of free days, as stipulated in Clause 4.5 of tariff guidelines of 2005. As such, the proposed modification in the existing storage slab structure in respect of this tariff item is approved.
- (Lxiii). The KOPT has introduced a new storage slab structure for levy of storage charges for loaded import/ export/ transhipment containers containing Hazardous-! cargo. Since the proposed provision is in line with the Clause 5.7.3 of the tariff guidelines of 2005 which stipulates 25% premium to handle hazardous containers, the proposed provision is approved.
- (Lxiv). The KOPT has introduced a new conditionality by which it proposes not to allow any free days on cargo destuffed from container except the day of de-stuffing. In this regard, the CCHAA has requested for a minimum 3 days free period for the de-stuffed cargo. To a query raised by us in this regard and with reference to the plea of CCHAA, the KOPT has stated that it does not encourage de-stuffing of container inside the port and also since the loaded container is already having 3 days free period, no additional free period for cargo de-stuffed from the said container is required. Going by the judgement of the port on how to utilise its operational area, the proposed note is approved.
- (Lxv). The KOPT has proposed a new tariff item for use of port's railway weigh bridge at Rs.5/- per tonne for empty wagon and Rs.200/- per tonne for a loaded wagon. Inspite of a query in this regard, the KOPT has not furnished cost details and workings in support of the proposed rate. Considering the position that the facility is yet to be installed as conveyed by KOPT, the KOPT is advised to come up with a proposal for approval of the rate for the services envisaged by the port, with details of investment and cost position alongwith proposal for reduction of rate in some other relevant tariff item to maintain revenue neutral position, since the said service will generate additional revenue to the port.

- (Lxvi). With reference to the existing tariff for levy of Gate delivery/ receiving charge on cargo on which wharfage charge is not levied, the TMILL has sought clarification on the applicability of this charge and nature of service rendered by the port. The conditionality governing the application of the rate already prescribed in the existing Scale of rates of KOPT stipulates that the said charge is leviable when the KOPT provides the service with reference to the cargo handled by it. With regard to the nature of service rendered by KOPT, the port has reported its involvement in documentation and clerkage in respect of the cargo received by it, and security and lighting arrangement in the area. The provision prescribed in the Scale of rates does not appear to be ambiguous.
- (Lxvii). The KOPT has introduced a new rate of Rs.600/- per 20' container and Rs.1400/- per 40' container to be levied on wagon carrying containers loaded or unloaded at CONCOR CTKR Terminal on Coal Dock Road of KDS. The CONCOR has however, requested to prescribe a rate of Rs.400/- per TEU.

The KOPT has furnished workings to justify the proposed rate of Rs.600/- per TEU. According to KOPT, the direct cost related to rendering the service to CONCOR works out to Rs.589/- per TEU. Considering a return of 13% on the operating expenses, the KOPT has considered a return of Rs.40/- per TEU and the aggregated rate works out to Rs.629/- per TEU and it has proposed a rate of Rs.600/- per TEU.

As per the information furnished by KOPT, it is seen that the KOPT levies local haulage charge, charge for use of KOPT's railway tracks and use of port locomotives. In the officers level meeting held in October 2010, the KOPT has stated that the aggregate of the existing itemized rates for the services mentioned above is more than the proposed rate of Rs.600/- per TEU.

The estimated cost considered by KOPT for this service constitutes operating expenses, allocated management and general overheads and allocated finance and miscellaneous expenses. Since we have moderated the cost estimates of KOPT as explained in the earlier part of the analysis, the operating expenses, overheads and finance and miscellaneous expenses considered by KOPT in its calculation have accordingly been reworked. The moderated estimated cost for rendering the service following the approach adopted by KOPT works out to Rs.527/- per TEU. Since return on capital employed is already allowed for the port as a whole, the question of allowing a separate return for the service as considered by KOPT does not arise. As such, the rate is prescribed at Rs.525/- per 20' container. Since Clause 5.4 of the tariff guidelines of 2005 stipulate prescription of rate for 40' container at 1.5 times the rate for 20' container, the rate for the 40' container is prescribed at Rs.787.50.

The conditionality governing the proposed rate specifies that no other charges shall be levied for rail related services provided by KOPT, which is approved.

- (Lxviii). The KOPT has proposed to introduce a new note to levy double the existing rate for hire of floating crane if the crane is booked beyond normal shift hours. Similarly, for providing crane services, Scissors lift and Air Compressor services for repair and other work at the dry dock, the port has proposed to levy twice the prescribed rates, if the said equipments are required beyond the normal hours, on the ground that the KOPT has to bear overtime expenses when the equipment is booked beyond the normal shift hours.

Since the ports are expected to render service, round the clock, this Authority is generally not in favour of recognising overtime charges. Moreover, the basic charges are recovered by KOPT from these tariff items even in the extended hours of working. In view of this position, this Authority is not inclined to approve the proposal of KOPT for levy of twice the prescribed charges for working beyond

the normal working hours. It is relevant to mention here that this Authority has earlier rejected the proposal of Visakhapatnam Port Trust (VPT) to levy overtime charges in May 2006 and in another separate proposal filed by VPT for recovery of overtime charges from floating cranes.

- (Lxix).(a). As brought out in earlier part of this note, the KOPT has proposed to introduce charges at berth No. 2 and 8 of HDC for use of Mobile Harbour Crane (MHC) and pay loader on board the vessel for handling of cargo, heaping & high heaping of cargo at storage area, dispatch related services including weighments for rail bound cargo and road bound cargo. The KOPT has engaged contractors to provide these services on its behalf and sought approval for the following charges:

Sr. No.	Description of Service	Rate
(i).	Use of MHC with grabs and pay loaders on-board the vessels for loading / unloading at MHC berths of HDC.	Rs. 52.00 per tonne for foreign cargo; Rs. 31.20 per tonne for coastal cargo
(ii).	Charges for Heaping / high heaping of cargo at HDC	Rs. 10.00 per tonne
(iii).	(a). Despatch related services for rail borne cargo handled through MHC Berths at HDC	Rs. 9.00 per tonne
	(b). Despatch related services for road bound cargo handled through MHC berths at HDC	Rs. 6.00 per tonne

- (b). It is relevant to mention here that this Authority has recently fixed ceiling rates following normative approach for use of MHC for common application without reference to individual service providers at the Paradip Port Trust (PPT) and Tuticorin Port Trust (TPT) vide Orders dated 30 December 2009 and at New Mangalore Port Trust (NMPT) and Visakhapatnam Port Trust (VPT) vide Orders dated 16 June 2010. The ceiling rates so fixed for the average daily crane performance for benchmark level of productivity of 12,500 tonnes is around Rs. 37 per tonne at PPT and TPT and around Rs. 33 per tonne at NMPT and VPT for foreign cargo and the rates for coastal cargo have been prescribed at 60% of the rates prescribed for foreign cargo.
- (c). It is a fact that the rates proposed by KOPT for MHC for handling foreign cargo and coastal cargo are higher than the rates prescribed at PPT, TPT, NMPT and VPT. It has to be recognized that the rates fixed at the above mentioned major ports are on stand alone basis for use of MHC whereas the KOPT's proposed deployment of MHC at HDC is as part of bouquet of services apart from supply of MHCs for handling cargo at berth No. 2 and 8. The KOPT vide its letter dated 4 October 2010 has conveyed the imposition of contractual provision governing the incentive for better performance and penalty for lower performance.
- (d). (i). The contractual rate payable to the contractor by KOPT for use of MHC is Rs. 49/- per tonne both at Berth No.2 & 8. Taking into account the impact of concessional tariff for coastal cargo as per Government policy the KOPT has proposed a rate of Rs. 52 per tonne for foreign cargo and Rs. 31.20 per tonne for coastal cargo.
- (ii). The KOPT has contracted to pay a charge for storage / stacking of cargo at Rs. 5 per tonne at Berth No. 2 and at Rs. 4 per tonne at Berth No. 8. The KOPT has proposed a rate of Rs. 10 per tonne in this regard.

- (iii). The contract copy furnished by the KOPT mentions a rate of Rs. 10 at Berth No. 2 and Rs. 7 at Berth No. 8 for evacuation of cargo by rail / road including all required on-shore operations. The KOPT has proposed a rate of Rs. 9 per tonne for rail bound cargo and Rs. 6 per tonne for Road bound cargo in the nomenclature of despatch related services.
- (e). The estimated cost position for the coal handling activity, excluding the proposed outsourcing of coal handling at Berth No. 2 & 8 shows a deficit of Rs. 8096.33 lakhs for the period from January 2011 to March 2013. The additional income from the Berth No. 2 & 8 estimated to be realized from the outsourced activity works out to Rs. 24.41 Crores for handling of 17.50 lakh tonnes for three months in the current financial year and 70 lakh tonnes each for the financial years 2011-12 and 2012-13. This additional income is expected to reduce the deficit in the ibid sub-activity to the tune of Rs. 5655.33 lakhs.
- (f). Rates have been prescribed in the existing Scale of Rates of International Seaports Haldia Private Ltd., (ISHPL), a BOT operator at HDC, for handling coking coal. The aggregate of the rates approved for handling coking coal at KOPT works out to Rs. 225 per tonne plus 4% pension levy which is comparable with aggregate of the existing rates of around Rs. 239 per tonne prescribed in the Scale of Rates of ISHPL.

In view of the above position, this Authority is inclined to approve the rates for use of MHC, Heaping/ high heaping of cargo, despatch related services and the provision governing the incentive for better performance and penalty for lower performance.

- (Lxx). The port has proposed to exempt the wagons of CFS operators from levy of stabling of wagon charges on Port Railway Track for first three days. As stated by KOPT, by encouraging the new concept of removal of containers to CFS by Wagons owned by CFS operator, instead of by trucks, the road congestion in city-port like Kolkata has reduced. As such, the port has considered the CFS operator's request for first three days exemption from levy of stabling of wagon charges. The proposed note is approved.
- (Lxxi). The existing Scale of Rates of KOPT prescribe rates for issue/ renewal of dock permit for watchman on board the vessel. In this regard, when the ASIC pointed out that the watchman pool has ceased to exist since March 2007, the KOPT has agreed to delete the said item from the list. Hence the existing provision is deleted.
- (Lxxii). In the existing arrangement, slab wise hire charges are prescribed for dry dock. The vessels which occupy the dry dock for any period are covered by the prescription made for levy of hire charges. The existing charges are prescribed in such a manner that the vessels will attract hire charges for occupancy of dry dock during 1<sup>st</sup> 10 days, from 11<sup>th</sup> day to 30<sup>th</sup> day and beyond 30 days. KOPT has proposed to levy hire charges for overstayl of vessel at double the rate incase the vessel occupies the dry dock beyond the period for which the dry dock has been allotted. Recognising that the proposed provision would encourage the users to adhere to operational schedule which will ensure better utilization of the facility, the proposed provision is approved.
- (Lxxiii). The KOPT envisages to charge cancellation fee of US\$ 25 for foreign going vessels and Rs.1000/- for coastal vessels, if a vessel which requisitioned for allotment of dry dock but is not ready to dock at the specified time and the vessel gives advance cancellation notice of 2 days. If no such advance intimation is given, the port proposes to recover 5% additional charges on the rates prescribed for occupation of dry dock for 1<sup>st</sup> 10 days for the period the vessel did not actually

occupy the dry dock. Recognising that sudden cancellation of booking of dry dock will result in idling of facilities and the proposed provision being in the nature of penal measure which will discourage booking of dry dock without any plan on the part of the users, the proposed note is approved.

- (Lxxiv).(a). If a vessel requires laying of special keel blocks due to their configuration at the time of dry dock, additional dry dock hire charges are leviable at the prescribed rates. The existing Scale of Rates stipulates that two days additional hire charges at prescribed rates are leviable when there is change from standard layout. If the KOPT has to meet specific requirements of vessel booking the dry dock for laying the said keel block, five days additional hire charges at prescribed rates are leviable. In the proposed modification to the existing arrangement, the KOPT has rationalised the provision whereby the additional hire charges are leviable irrespective of the position whether any change from the standard layout is required or whether any specific requirement of the vessel is to be met. The additional hire charges payable by the vessel will directly depend upon the time taken for laying of special keel block, as against the existing arrangement of having to pay a fixed amount. The modified note is approved.
- (b). In case the work of laying of special keel block is undertaken by outside agents, the additional hire charge, referred in the preceding charge is not leviable. Since the vessel occupies the dry dock facility of the port during the laying of special keel block by the outside agency, it is reasonable that such vessel should pay the dry dock hire charges for occupancy of dry dock. Therefore, the proposed new provision to govern this aspect is approved.
- (Lxxv). KOPT presently makes available the services of cranes of different capacities as listed in the existing provision for repair and other work at the dry dock and recovers the prescribed charges from the concerned users. The port has proposed to add 'Scissors lift' and 'Air Compressor' to the existing list and proposed new rates. The proposed new rates are not justified with workings nor the financial impact of the proposed rates are furnished, despite a request made to the port in this regard. In the absence of requisite information, this Authority is not in a position to approve the proposed rates for 'Scissors lift' and 'Air Compressor'.
- (Lxxvi). KOPT has proposed to increase the Dry docking charges by 20%. It, however, does not intend to apply the increase on KOPT vessels like Pilot vessels, Tugs, Dredgers, Launches, Despatch vessels, Research vessels, Floating crane, Jet Dredgers etc. that use the dry dock facility. As such, it has proposed a discount of 20% against all dry dock charges for KOPT vessels. The rates approved by this Authority are ceiling levels and therefore, it is not necessary for this Authority to approve any discount to be allowed to any particular segment.
- (Lxxvii). The KOPT has stated to have procured pneumatic fenders at HDC for safe berthing, double/ triple banking of vessels and it has proposed hire charges of US\$ 4.17 per fender per hour for vessels engaged in foreign trade and a rate of Rs.112.50 per fender per hour for vessels engaged in coastal trade. Though the KOPT has quantified the additional income estimated to be earned from hiring out fenders at Rs.51.88 lakhs, Rs.52.90 lakhs and Rs.56.44 lakhs each for the years 2010-11 to 2012-13, it has however not furnished the workings to arrive at the proposed rates, in spite of a query in this regard and a general reminder during the presentation of the proposal made by the port in the office of this Authority on 20 September 2010 to furnish financial implication on all new tariff items with workings. The basis for considering the deployment hours at 4000 per annum and a usage factor of fenders at 60%, 65% and 70% for the years 2010-11 to 2012-13 respectively remain unexplained. In the absence of details

of the cost elements forming part of the proposed rate, this Authority is not in a position to approve the rates proposed by KOPT for hiring out pneumatic fenders. The KOPT is advised to come up with a separate proposal for fixing hire charges for pneumatic fenders proposing reduction in some other relevant tariff item so as to maintain revenue neutral position.

- (Lxxviii). As per the existing Scale of Rates, towage and pilotage of vessels is leviable for piloting the vessel from Sandheads to either KDS or HDC either directly or via any other point during inward journey and back to Sandheads either directly or via any other point during outward journey. The KOPT has proposed to levy additional 50% towards towage and pilotage on vessels which after visiting either KDS or HDC, is required to go back to Sandheads before proceeding to other dock system for cargo/ container work. As clarified by KOPT in response to a query raised by us in this regard to justify the additional levy, the normal towage & pilotage service commences at Sandhead and completes at Sandhead. However, in some cases as stated by the KOPT, the vessels after cargo operation at one Dock System visits other Dock system via Sandhead. The KOPT contends that 200% Towage & Pilotage is to be levied against such vessels as per the existing provision. However, as clarified by the KOPT, the vessel visits another dock system for cargo operation under a single voyage. It appears that there are operational reasons due to which the vessel has to visit another dock system via Sandhead. In this backdrop, the KOPT has proposed a lower rate of 150% of Towage & Pilotage in such cases instead of 200%, which is approved.
- (Lxxix). The KOPT has proposed to expand the scope of the definition of 'Port Convenience' so as to treat the shifting of a container ship at KDS from MHC berth to a non-MHC berth or shifting of a ship from one MHC berth to another MHC berth due to breakdown of MHC. The KOPT has also proposed to treat the shifting of a container ship from one non-CPY berth to a CPY berth for taking exports aggregated at CPY at KDS, as shifting for port convenience. Since the vessels shifted for port convenience are not chargeable, the notes proposed by KOPT in this regard is approved.
- (Lxxx). The existing arrangement for levy of charges for stayal of inland and non-propelled vessel prescribes charges in slab structure. In respect of vessels of less than 200 tonnes, the rates are prescribed in such a way that they are leviable in a progressive manner for stay upto 10 days, 11<sup>th</sup> day to 20<sup>th</sup> day and 21<sup>st</sup> day onwards. In respect of vessels of 200 tonnes and above, a single rate is leviable, irrespective of duration of stay of vessel. The KOPT has proposed to prune the duration of the stay of vessel maintaining the existing progressive rate structure in case of vessels of less than 200 tonnes. In case of vessels more than 200 tonnes, the KOPT has introduced three new slabs viz., 200 tonnes to 1000 tonnes, 1001 to 1500 tonnes and above 1500 tonnes. To a query in this regard, the port has, *inter alia*, stated that though the cargo work in respect of these vessels should not take more than five days, the vessels are using the dock as anchoring place on various pretexts, thus causing congestion inside docks. In that case, additional revenue may accrue to the port due to truncated period of stay. The additional revenue that may accrue to the port in this regard is not made available to us, inspite of a request made to the port during the presentation made by it in the office of this Authority. In the absence of the financial implication arising out of the proposed modification in the existing slab structure, this Authority is not inclined to approve the proposed slab structure.
- (Lxxxi). As stated in the earlier part of the analysis, the rates for providing new services like use of MHC for loading/ unloading, heaping/ high heaping of cargo and despatch related services including weighment at Berth no. 2 and 8 of HDC as proposed by KOPT is approved. Subsequently, the KOPT has proposed an incentive scheme for better performance and a penalty scheme

under performance for MHC output to be achieved at Berth No. 2 and 8 of HDC. However, the KOPT has not furnished the basis on which it has proposed the said incentive/ penalty scheme.

Clause 5.9. of the tariff guidelines of 2005 calls for linking tariff to the benchmark levels of productivity, providing incentive for better performance and disincentive for performance below the benchmark levels. The performance linked tariff will encourage private service providers to maintain higher efficiency level in order to enhance his returns due to higher rates prescribed. Such efficiency improvement will also benefit users due to faster turn around of vessel.

The KOPT has proposed incentive for better performance and penalty for under performance of MHC. We have not gone into the merits and demerits of the proposed scheme. It appears from the submission made by KOPT that the incentive/ penalty scheme proposed by it flows from the contractual provision. Therefore, the incentive/ penalty scheme as proposed by the port is incorporated in the Scale of rates suitably.

- (Lxxxii). The KOPT has stated that since the existing rate for Coastal vessels is much lower than 60% of the rate applicable for corresponding 'foreign' vessels, it is not sustainable. In view of the above, the 'coastal' rate for all types of vessel related charges has been proposed by KOPT at 60% of the rate applicable for foreign vessels, applying the foreign exchange rate considered by it for the purpose of estimation of vessel related income.

It is relevant to note that the tariff guidelines of 2005 prescribe concessional tariff for coastal cargoes/ containers/ vessels. The coastal cargo/ container/ vessel related charges should not exceed 60% of the normal cargo/ container/ vessel related charges. Importantly, the revised guidelines do not permit restatement of coastal rates with reference to prevailing exchange rate at the time of each general revision of Scale of Rates. The objective of this clause is to ensure that the coastal vessels are not burdened on account of fluctuation in the exchange rate due to such restatement. The KOPT in the workings related to vessel related income at the existing level of tariff has considered the income from the coastal vessels also at the existing coastal rates. In view of this position, the existing coastal vessel rates are maintained subject to the general decision on increase of 15% in the vessel related charges.

16.1. In the result, and for the reasons give above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of the KOPT which is attached as **Annex-II**.

16.2. A special levy of 4% on all the cargo and vessel related charges is approved to meet the pension liability in respect of employees who have retired prior to 1 April 2004, and shall be in force till 31 March 2013. The approval accorded shall automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority. The pension fund position and the special rate introduced now will be reviewed at the time of next tariff review. The port is advised to maintain a separate account in this regard and furnish the audited details for scrutiny at the time of the next review.

16.3. The tariff guidelines stipulate that the tariff approved by this Authority will come into effect 30 days from the notification of the Order in the Gazette. Since the estimates of cost and financial position of KOPT has been considered upto 31 March 2013, the tariff approved now shall remain in force till 31 March 2013. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

16.4. The tariff of the KOPT has been fixed relying on the information furnished by the port and based on assumptions made as explained in the analysis. If this Authority, at any time, during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimations considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, this Authority



may require the KOPT to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to setoff fully the advantage accrued on account of such variations in the revised tariff.

16.5. In this regard, the KOPT is requested furnish a report of the actual physical and financial performance within 15 days of completion of each quarter of a year i.e. for the period ending on 30 June, 30 September, 31 December and 31 March of each of the years in the same format in which the cost statement for the tariff proposals are filed. The report should also be accompanied with the reasons for variation from the estimates relied upon for fixing the tariff in force. If a variation of (+)/(-)20% is observed between the actual and the estimates for two consecutive quarterly period, TAMP will call upon the KOPT to submit its proposal for an ahead of schedule review. If the KOPT fails to file a tariff proposal within the time limit to be stipulated by TAMP, this Authority may proceed *suo motu* to review the tariff.

16.6. The validity of the existing tariff approved in December 2006 is deemed to have been extended till the effective date of implementation of the revised tariff notified in the Gazette of India.

RANI JADHAV, Chairperson

[ADVT. III/4/143/10-Exty.]

- 91 -

Annex-IIIa

KOLKATA PORT TRUST											
Consolidated Cost statement for the years 2010-11 to 2012-13											
(Rupees in Lakhs)											
Sr.No.	Particulars	Actuals				Estimates at the existing level of tariff as given by KOPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by TAMP		
		2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	Cargo Traffic (in Million Metric Tonnes)	50.85	53.26	50.59	41.98	43.643	44.754	47.635	43.643	44.754	47.635
I	Operating income										
	(i) Cargo & Container Handling income	44058.71	48993.73	47028.60	40438.97	48884.28	52893.17	55247.71	46596.41	49058.10	51412.64
	(ii) Vessel related income	20091.33	21977.47	25655.54	27456.10	26573.00	27976.99	28970.44	25928.55	27326.42	28527.52
	(iii) Railway Income	5275.58	6671.89	7677.51	9141.02	9387.19	9250.36	9820.50	9387.19	9250.36	9820.50
	(iv) Estate income	13921.29	14864.55	16459.65	19881.90	21171.95	21790.09	22429.39	21171.95	21790.09	22429.39
	Total (I to IV)	83346.91	92507.64	96821.295	96917.985	106016.42	111910.61	116468.04	103084.09	107424.963	112190.05
II	Operating cost (excl depreciation)										
	(i) Cargo Handling & storage	11058.34	12579.31	14604.87	18292.01	24403.63	27545.08	28869.26	19941.24	21182.36	21978.84
	(ii) Port and dock facilities	10733.97	12162.33	13507.32	20639.39	15757.89	16838.51	17841.24	15757.89	16350.39	16965.16
	(iii) Railway Activity	2556.49	2905.79	3972.83	4502.28	4997.96	5216.13	5551.85	4671.57	4847.22	5029.47
	(iv) Estate Activity	2896.19	2670.22	3217.57	3888.83	4141.24	4317.41	4503.84	4035.05	4186.77	4344.19
	Total (I to IV)	27244.99	30317.65	35302.59	47322.61	49300.72	53915.13	56766.19	44405.74	46566.76	48317.67
III	Depreciation	2967.31	3119.09	3139.19	3298.70	3751.90	3936.03	4229.92	3751.90	3936.03	4229.92
IV	Management & General Administration Overheads	12156.92	12672.52	16465.39	19787.06	22885.03	24085.49	25363.51	21531.05	22340.62	23180.63
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) – (IV)	40977.69	46398.38	41914.125	26509.715	30078.77	29973.96	30108.42	33395.40	34581.56	36461.83
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)	5968.38	5557.49	5026.09	12013.23	1222.22	719.38	719.38	1222.22	719.38	719.38
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	17270.17	23824.56	31000.59	17723.70	36691.11	34758.14	36921.11	30691.11	30060.87	30503.70
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-11301.81	-18267.07	-25974.50	-5710.47	-35468.89	-34038.76	-36201.73	-29468.89	-29341.487	-29784.322
IX	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)	29675.88	28131.31	15939.63	20799.25	-5390.12	-4064.80	-6093.31	3926.51	5240.07	6677.51
X	Capital Employed	70066.18	74894.70	75705.54	77702.66	83785.57	86239.11	89582.30	80761.92	82532.97	86008.68
	- Business Assets	63059.56	67405.23	68134.99	69820.68	80015.69	82427.58	85608.89	75865.97	77477.87	80604.81
	- Business Related Assets	4904.63	5242.63	5299.39	5657.39	3495.11	3554.45	3734.02	3756.55	3869.81	4113.82
	- Social Obligation Assets	2101.99	2246.84	2271.17	2424.59	274.77	257.08	239.39	1139.40	1185.29	1290.04
XI	Return on Capital employed	9821.88	10498.74	10612.40	10861.75	13024.48	13414.13	13934.56	12454.10	12721.52	13242.33
	- Business Assets	9458.93	10110.78	10220.25	10443.10	12802.52	13188.42	13697.43	12138.55	12396.46	12896.77
	- Business Related Assets	362.94	387.95	392.15	418.65	221.93	225.71	237.13	315.55	325.06	345.56
	- Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	19854.00	17632.57	5327.22	9937.50	-18414.57	-17478.93	-20027.87	-8527.60	-7481.45	-6564.82
XIII	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV) / In %					-17.37%	-15.62%	-17.20%	-8.27%	-6.96%	-5.85%
XIV	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income						-16.73%			-7.03%	

HALDIA DOCK COMPLEX											
Consolidated Income & Cost statement											
Sr.N o.	Particulars	Actuals				Estimates at the existing level of tariff as given by KOPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by TAMP		
		2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	Traffic (In MMTs)	38.273	39.518	38.161	28.931	33.043	34.369	36.245	24.853	24.069	26.045
I	Operating Income										
	(i) Cargo/ Container Handling income	28663.10	29821.44	29597.14	21056.74	29728.68	34473.43	35996.60	27440.81	30643.36	32161.53
	(ii) Vessel related income	16917.37	18050.00	21031.50	21531.18	20937.66	22277.85	23016.11	20430.77	21769.12	22671.27
	(iii) Railway Income	4369.65	5506.73	6345.00	7575.53	8020.65	7842.82	8370.73	8020.65	7842.82	8370.73
	(iv) Estate Income	5662.60	5582.68	6477.73	8323.66	8490.14	8659.94	8833.14	8490.14	8659.94	8833.14
	Total (i to iv)	55612.72	58960.85	63451.37	58487.11	67177.13	73259.04	76216.58	64382.37	68915.23	72036.66
II	Operating cost (excl depreciation)										
	(i) Cargo Handling & storage	4389.19	5228.42	5938.43	7272.73	12008.78	14510.89	15150.31	8507.62	9318.87	9669.26
	(ii) Port and dock facilities	5653.62	6340.50	6953.27	11288.37	7185.90	7767.84	8242.20	7185.90	7456.09	7736.44
	(iii) Railway Activity	1595.37	1913.98	2823.41	3017.08	3329.00	3454.96	3692.08	3130.52	3248.23	3370.36
	(iv) Estate Activity	1726.17	1504.33	1859.89	2464.92	2373.64	2471.86	2574.40	2557.60	2653.77	2753.55
	Total (i to iv)	13364.35	15593.23	17575.00	24043.10	24897.32	28205.55	29658.99	21381.65	22676.96	23529.61
III	Depreciation	2125.79	2187.95	2231.33	2436.96	2567.09	2646.98	2714.92	2567.09	2646.98	2714.92
IV	Management & General Administration Overheads	5153.64	5504.24	7085.18	8449.27	9318.16	9796.73	10302.11	9109.82	9452.35	9807.75
V	Operating Surplus/ (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)	34968.94	35675.43	36559.86	23557.78	30394.56	32609.78	33540.56	31323.81	34138.94	35984.38
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)	2643.59	1727.73	2046.30	2801.96	388.59	311.00	311.00	388.59	311.00	311.00
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	11717.85	15763.16	18518.96	11622.96	25270.55	23269.33	25043.35	19270.55	18680.77	18813.69
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-9074.26	-14035.43	-16472.66	-8821.00	-24881.96	-22978.33	-24732.35	-18881.96	-18369.77	-18502.69
IX	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)	25894.68	21640.00	20087.19	14736.78	5512.60	9631.45	6808.21	12441.85	15769.17	17481.68
X	Capital Employed	52470.49	56271.32	56118.03	55702.38	58916.24	59675.28	59461.35	56790.07	57110.73	57089.31
	- Business Assets	47223.44	50644.19	50506.23	49820.63	56887.22	57723.20	57955.40	54291.31	54597.85	54577.38
	- Business Related Assets	3672.93	3938.99	3928.26	4117.39	1754.25	1695.00	1625.56	2078.52	2090.25	2069.47
	- Social Obligation Assets	1574.11	1688.14	1683.54	1764.59	274.77	257.08	239.39	420.25	422.62	422.46
XI	Return on Capital employed	7355.31	7888.11	7866.63	7777.78	9213.35	9343.35	9318.67	8861.20	8911.24	8907.90
	- Business Assets	7083.52	7596.63	7575.93	7473.09	9101.96	9235.72	9215.43	8686.61	8735.66	8732.38
	- Business Related Assets	271.80	291.49	290.69	304.69	111.39	107.63	103.24	174.60	175.58	175.52
	- Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	Capacity Utilization	97.59%	93.34%	89.49%	71.20%	67.85%	67.76%	71.49%	67.85%	67.79%	71.49%
XIII	ROCE adjusted for capacity utilization	7355.31	7888.11	7866.63	7777.78	9213.35	9343.35	9318.67	8861.20	8911.24	8907.90
XIV	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	18539.37	13751.89	12220.57	6958.99	-3700.76	288.10	-510.46	3580.65	6857.93	8573.78
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I in %)					-5.51%	0.39%	-0.67%	5.56%	9.95%	11.90%
XVI	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XVI / I in %)					-1.93%			9.14%		

KOLKATA DOCK SYSTEM											
Consolidated Income & Cost statement for the port											
Sr. No.	Particulars	Actuals				Estimates at the existing level of tariff as given by KOPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by TAMP		
		2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	Traffic (In MTs)	12,596	13,741	12,428	13,045	14,100	13,685	14,590	14,100	13,685	14,590
I	<b>Operating Income</b>										
	(i) Cargo/ Container Handling income	15395.61	19172.29	17431.48	19382.23	19155.60	18414.74	19251.11	19155.60	18414.74	19251.11
	(ii) Vessel related income	3173.97	3927.47	4624.04	5924.92	5635.34	5699.14	5954.33	5497.77	5557.30	5856.25
	(iii) Railway Income	905.93	1165.16	1332.51	1555.49	1366.54	1407.54	1449.77	1366.54	1407.54	1449.77
	(iv) Estate Income	8258.69	9281.87	9981.92	11558.24	12681.81	13130.15	13596.25	12681.81	13130.15	13596.25
	<b>Total (i to iv)</b>	<b>27734.20</b>	<b>33546.79</b>	<b>33369.93</b>	<b>38430.88</b>	<b>38839.29</b>	<b>38651.57</b>	<b>40251.46</b>	<b>38701.72</b>	<b>38509.73</b>	<b>40153.38</b>
II	<b>Operating cost (excl depreciation)</b>										
	(i) Cargo Handling & storage	6669.15	7350.89	8666.44	11019.28	12394.85	13034.19	13718.95	11433.60	11863.51	12309.58
	(ii) Port and dock facilities	5080.35	5221.83	6554.05	9351.02	8571.99	9068.67	9599.04	8571.99	8894.30	9228.72
	(iii) Railway Activity	961.11	985.80	1149.42	1485.19	1668.96	1761.17	1859.76	1541.03	1598.98	1659.10
	(iv) Estate Activity	1170.02	1165.90	1357.68	1423.91	1767.60	1845.55	1929.44	1477.45	1533.00	1590.64
	<b>Total (i to iv)</b>	<b>13880.63</b>	<b>14724.42</b>	<b>17727.59</b>	<b>23279.40</b>	<b>24403.40</b>	<b>25709.58</b>	<b>27107.19</b>	<b>23024.08</b>	<b>23889.78</b>	<b>24788.04</b>
III	<b>Depreciation</b>	841.51	931.13	907.86	861.74	1184.81	1289.05	1515.00	1184.81	1289.05	1515.00
IV	<b>Management &amp; General Administration Overheads</b>	7003.29	7166.28	9380.20	11337.79	13566.87	14288.76	15061.40	12421.23	12866.27	13372.87
V	<b>Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)</b>	<b>6008.77</b>	<b>10722.96</b>	<b>5354.28</b>	<b>2951.95</b>	<b>-315.79</b>	<b>-2635.82</b>	<b>-3432.13</b>	<b>2071.60</b>	<b>442.63</b>	<b>477.47</b>
VI	<b>Finance &amp; Miscellaneous Income (FMI)</b>	3324.77	3829.76	2979.79	9211.27	833.63	408.38	408.38	833.63	408.38	408.38
VII	<b>Finance &amp; Miscellaneous Expenses (FME)</b>	5552.32	8061.40	12481.63	6100.74	11420.56	11468.81	11877.71	11420.56	11380.10	11690.01
VIII	<b>FMI Less FME (VI) - (VII)</b>	<b>-2227.55</b>	<b>-4231.64</b>	<b>-9501.84</b>	<b>3110.53</b>	<b>-10586.93</b>	<b>-11060.43</b>	<b>-11469.33</b>	<b>-10586.93</b>	<b>-10971.72</b>	<b>-11281.63</b>
IX	<b>Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)</b>	<b>3781.22</b>	<b>6491.32</b>	<b>-4147.56</b>	<b>6062.48</b>	<b>-10902.72</b>	<b>-13696.25</b>	<b>-14901.46</b>	<b>-8515.33</b>	<b>-10529.09</b>	<b>-10804.15</b>
X	<b>Capital Employed</b>	<b>17595.69</b>	<b>18623.38</b>	<b>19587.51</b>	<b>22000.05</b>	<b>24869.33</b>	<b>26563.83</b>	<b>30120.95</b>	<b>23971.85</b>	<b>25422.25</b>	<b>28919.36</b>
	- Business Assets	15836.12	16761.04	17628.76	19800.05	23128.47	24704.38	28012.49	21574.66	22880.02	26027.43
	- Business Related Assets	1231.70	1303.64	1371.13	1540.00	1740.86	1859.45	2108.46	1678.03	1779.56	2024.36
	- Social Obligation Assets	527.87	558.70	587.63	660.00	0.00	0.00	0.00	719.16	762.67	867.58
XI	<b>Return on Capital employed</b>	<b>2466.56</b>	<b>2610.63</b>	<b>2745.78</b>	<b>3083.97</b>	<b>3811.10</b>	<b>4070.78</b>	<b>4615.89</b>	<b>3592.90</b>	<b>3810.29</b>	<b>4334.43</b>
	- Business Assets	2375.42	2514.16	2644.31	2970.01	3700.56	3952.70	4482.00	3451.95	3660.80	4164.39
	- Business Related Assets	91.15	96.47	101.46	113.96	110.54	118.08	133.89	140.95	149.48	170.05
	- Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	<b>Capacity Utilization</b>	<b>70.37%</b>	<b>72.09%</b>	<b>63.22%</b>	<b>53.04%</b>	<b>52.33%</b>	<b>52.49%</b>	<b>53.44%</b>	<b>52.33%</b>	<b>52.49%</b>	<b>53.44%</b>
XIII	<b>RoCE adjusted for capacity utilization</b>	<b>2466.56</b>	<b>2610.63</b>	<b>2745.78</b>	<b>3083.97</b>	<b>3811.10</b>	<b>4070.78</b>	<b>4615.89</b>	<b>3592.90</b>	<b>3810.29</b>	<b>4334.43</b>
XIV	<b>Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)</b>	<b>1314.65</b>	<b>3880.69</b>	<b>-6892.33</b>	<b>2978.51</b>	<b>-14713.82</b>	<b>-17767.03</b>	<b>-19517.35</b>	<b>-12108.23</b>	<b>-14339.38</b>	<b>-15138.59</b>
XV	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I in %)</b>					<b>-37.88%</b>	<b>-45.97%</b>	<b>-48.49%</b>	<b>-31.29%</b>	<b>-37.24%</b>	<b>-37.70%</b>
XVI	<b>Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I in %)</b>						<b>-44.11%</b>			<b>-35.41%</b>	

**KOLKATA PORT TRUST**  
**Cost statement for Cargo handling activity**

Annex-I(d)  
(Rs. In Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates at the existing level of tariff as given by KOPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by TAMP		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
<b>I</b>	<b>Operating Income</b>						
	- Liquid Bulk including POL & Crude	8284.29	8524.09	8839.09	8284.29	8524.09	8839.09
	- Iron Ore	3920.94	3511.27	3566.12	3920.94	3511.27	3566.12
	- Coal	10197.85	13978.03	14681.45	7055.55	9288.03	9991.45
	- Container Income	19925.11	19916.17	20999.71	19925.11	19916.17	20999.71
	- General Cargo	5797.82	6216.61	6365.32	5797.82	6216.61	6365.32
	- Other Income	758.27	747.00	796.02	758.27	747.00	796.02
	- 50% Royalty Income from BOT Operators	0.00	0.00	0.00	854.43	854.93	854.93
	<b>Total</b>	<b>48884.28</b>	<b>52893.17</b>	<b>55247.71</b>	<b>46596.41</b>	<b>49058.10</b>	<b>51412.64</b>
<b>II</b>	<b>Operating Expenses</b>						
	- Salary & Wages	11543.00	12400.51	13289.46	10783.76	11189.22	11609.94
	- Power	745.76	772.53	803.28	740.01	767.83	796.70
	- Fuel	447.34	472.18	499.65	249.20	258.57	268.29
	- Repairs & Maintenance	3270.84	3414.5	3569.68	3014.23	3127.56	3245.16
	- Others	8396.69	10485.36	10707.19	5154.05	5839.20	6058.75
	<b>Total</b>	<b>24403.63</b>	<b>27545.08</b>	<b>28869.26</b>	<b>19941.24</b>	<b>21182.38</b>	<b>21978.84</b>
<b>III</b>	<b>Depreciation</b>	1519.41	1660.91	1792.58	1519.41	1660.91	1792.58
<b>IV</b>	<b>Allocated share of Management and General overheads</b>	10284.18	11268.29	11884.45	9182.02	9527.26	9885.49
<b>V</b>	<b>Operating Surplus/ Deficit (I) – (II) – (III) – (IV)</b>	<b>12677.06</b>	<b>12418.89</b>	<b>12701.42</b>	<b>15953.74</b>	<b>16687.54</b>	<b>17755.73</b>
<b>VI</b>	<b>Allocated share of FMI</b>	583.11	340.93	342.21	583.11	340.93	342.21
<b>VII</b>	<b>Allocated share of FME</b>	18519.68	17639.32	18794.15	15238.32	15063.57	15283.10
<b>VIII</b>	<b>FMI Less FME (VI) – (VII)</b>	<b>-17936.57</b>	<b>-17298.39</b>	<b>-18451.94</b>	<b>-14655.21</b>	<b>-14722.64</b>	<b>-14940.89</b>
<b>IX</b>	<b>Surplus / deficit (V) + (VIII)</b>	<b>-5259.51</b>	<b>-4879.50</b>	<b>-5750.52</b>	<b>1298.53</b>	<b>1964.90</b>	<b>2814.84</b>
<b>X</b>	<b>Capital Employed for the activity</b>	<b>41575.98</b>	<b>44046.45</b>	<b>45634.83</b>	<b>40075.59</b>	<b>42153.55</b>	<b>43814.36</b>
	- Business Assets	40548.86	42960.55	44508.39	37911.39	39841.02	41379.44
	- Business Related Assets	958.41	1021.64	1066.59	1705.86	1815.84	1906.05
	- Social Obligation Assets	68.71	64.26	59.85	458.34	496.68	528.87
<b>XI</b>	<b>Return on Capital employed</b>	<b>6548.66</b>	<b>6938.55</b>	<b>7189.06</b>	<b>6209.11</b>	<b>6527.09</b>	<b>6780.82</b>
	- Business Assets	6487.81	6873.69	7121.34	6065.82	6374.56	6620.71
	- Business Related Assets	60.85	64.86	67.72	143.29	152.53	160.11
	- Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>XII</b>	<b>Capacity Utilization</b>	70.95%	71.78%	75.65%	70.95%	71.78%	75.65%
<b>XIII</b>	<b>RoCE adjusted for Capacity utilization</b>	6548.66	6938.55	7189.06	6209.11	6527.09	6780.82
<b>XIV</b>	<b>Net surplus / (Deficit) (IX) – (XIII)</b>	<b>-11808.17</b>	<b>-11818.05</b>	<b>-12939.58</b>	<b>-4910.59</b>	<b>-4562.20</b>	<b>-3965.98</b>
<b>XV</b>	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/ In %)</b>	<b>-24.16%</b>	<b>-22.34%</b>	<b>-23.42%</b>	<b>-10.54%</b>	<b>-9.30%</b>	<b>-7.71%</b>
<b>XVI</b>	<b>Average Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income</b>	<b>-23.31%</b>			<b>-9.18%</b>		

**KOLKATA PORT TRUST**  
**Cost statement for Port & Dock activity**

Annex-I(e)

(Rs. in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates at the existing level of tariff as given by KOPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by TAMP		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	<b>Operating Income</b>						
	- Port dues	5998.14	6448.24	6659.88	5844.57	6293.66	6555.24
	- Berth Hire & Mooring Hire	4018.29	4073.05	4238.54	4122.61	4181.23	4392.91
	- Dry Docking	532.09	538.11	562.20	532.09	538.11	562.20
	- Pilotage & Towage	14091.57	14776.17	15277.41	13758.78	14437.39	15062.07
	- Others (Fresh water & Misc.ch.)	1932.91	2141.42	2232.41	1670.49	1876.02	1955.12
	<b>Total</b>	<b>26573.00</b>	<b>27976.99</b>	<b>28970.44</b>	<b>26928.55</b>	<b>27326.42</b>	<b>28527.53</b>
II	<b>Operating Expenses</b>						
	- Salary & Wages	9746.51	10393.43	11059.95	9746.51	10112.98	10493.23
	- Power	399.85	450.38	480.18	399.85	414.88	430.48
	- Fuel	1038.70	1184.76	1277.58	1038.70	1077.76	1118.28
	- Repairs & Maintenance	2767.65	2905.04	3027.87	2767.65	2871.71	2979.69
	- Others	1805.18	1902.90	1995.66	1805.18	1873.05	1943.48
	<b>Total</b>	<b>15757.89</b>	<b>16836.51</b>	<b>17841.24</b>	<b>15757.89</b>	<b>16350.39</b>	<b>16965.16</b>
III	<b>Depreciation</b>	1651.59	1680.20	1821.46	1651.59	1680.20	1821.46
IV	<b>Allocated share of Management and General overheads</b>	8031.25	7953.88	8342.03	8421.62	8738.27	9066.83
V	<b>Operating Surplus/ Deficit (I) - (II) - (III) - (IV)</b>	1132.27	1506.40	965.71	97.45	557.56	674.08
VI	<b>Allocated share of FMI</b>	242.09	154.77	154.32	242.09	154.77	154.32
VII	<b>Allocated share of FME</b>	12934.99	12210.30	12894.42	11202.75	10849.44	11021.63
VIII	<b>FMI Less FME (VI) - (VII)</b>	-12692.90	-12055.53	-12740.10	-10960.66	-10694.67	-10867.31
IX	<b>Surplus / deficit (V) + (VIII)</b>	-11560.63	-10549.13	-11774.39	-10863.21	-10137.11	-10193.23
X	<b>Capital Employed for the activity</b>	32072.11	31492.37	32817.37	30914.69	30138.98	31508.46
	- Business Assets	30492.20	29910.27	31102.25	28727.31	27975.20	29162.64
	- Business Related Assets	1511.21	1517.84	1655.51	1624.81	1602.70	1725.45
	- Social Obligation Assets	68.70	64.26	59.86	562.58	561.09	620.37
XI	<b>Return on Capital employed</b>	4974.74	4882.03	5081.50	4732.85	4610.66	4810.96
	- Business Assets	4878.77	4785.64	4976.36	4596.37	4476.03	4668.02
	- Business Related Assets	95.97	96.39	105.14	136.48	134.63	144.94
	- Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	<b>Capacity Utilization</b>	68.87%	67.73%	71.40%	70.95%	71.78%	75.65%
XIII	<b>RoCE adjusted for Capacity utilization</b>	4974.74	4882.03	5081.50	4732.85	4610.66	4810.96
XIV	<b>Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)</b>	-16535.37	-15431.16	-16855.89	-15596.07	-14747.77	-15004.19
XV	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)</b>	-62.23%	-55.16%	-58.18%	-33.89%	-24.94%	-27.17%
XV	<b>Average Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income</b>	-58.52%			-28.67%		

**KOLKATA PORT TRUST**  
**Cost statement for Railway Activity**

Annex-I(f)

(Rs. in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates at the existing level of tariff as given by KOPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by TAMP		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	<b>Operating Income</b>						
	- Haulage	4958.12	4857.22	5167.39	4958.12	4857.22	5167.39
	- Terminal charges	3539.19	3466.92	3688.50	3539.19	3466.92	3688.50
	- Others	889.88	926.22	964.61	889.88	926.22	964.61
	<b>Total</b>	<b>9387.19</b>	<b>9250.36</b>	<b>9820.50</b>	<b>9387.19</b>	<b>9250.36</b>	<b>9820.50</b>
II	<b>Operating Expenses</b>						
	- Operation and Maintenance of Locomotives, Wagons, etc.	1506.31	1571.79	1669.45	1299.89	1348.77	1399.48
	- Maintenance of Permanent Way, Signal and Interlocking Facilities	978.92	1018.87	1087.63	886.83	920.17	954.77
	- Operation and maintenance of Stations, Yards and Sidings	1540.34	1616.12	1724.95	1428.31	1482.01	1537.74
	- Administration & General expenses	972.39	1009.35	1069.82	1056.53	1096.25	1137.47
	<b>Total</b>	<b>4997.96</b>	<b>5216.13</b>	<b>5551.85</b>	<b>4671.56</b>	<b>4847.21</b>	<b>5029.46</b>
III	Depreciation	457.80	468.03	482.73	457.80	468.03	482.73
IV	Allocated share of Management and General overheads	2076.41	1999.26	2110.70	1977.58	2051.94	2129.09
V	<b>Operating Surplus/ Deficit (I) – (II) – (III) – (IV)</b>	<b>1855.02</b>	<b>1566.94</b>	<b>1675.22</b>	<b>2280.25</b>	<b>1883.18</b>	<b>2179.22</b>
VI	Allocated share of FMI	75.75	48.16	48.86	75.75	48.16	48.86
VII	Allocated share of FME	3881.43	3626.06	3871.25	3145.20	3060.45	3101.56
VIII	FMI Less FME (VI) – (VII)	-3805.68	-3577.90	-3822.39	-3069.45	-3012.29	-3052.70
IX	<b>Surplus / deficit (V) + (VIII)</b>	<b>-1950.66</b>	<b>-2010.96</b>	<b>-2147.17</b>	<b>-789.20</b>	<b>-1129.10</b>	<b>-873.49</b>
X	<b>Capital Employed for the activity</b>	<b>6405.86</b>	<b>6916.26</b>	<b>7216.22</b>	<b>6174.69</b>	<b>6619.03</b>	<b>6928.35</b>
	- Business Assets	5797.71	6319.21	6625.93	5825.18	6244.34	6528.21
	- Business Related Assets	539.47	532.77	530.45	272.41	292.03	310.41
	- Social Obligation Assets	68.68	64.28	59.84	77.10	82.66	89.73
XI	<b>Return on Capital Employed</b>	<b>951.88</b>	<b>1044.91</b>	<b>1093.86</b>	<b>954.91</b>	<b>1023.63</b>	<b>1070.59</b>
	- Business Assets	927.62	1011.08	1060.17	932.03	999.09	1044.51
	- Business Related Assets	34.26	33.83	33.69	22.88	24.53	26.07
	- Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	Capacity Utilization	68.87%	67.73%	71.40%	68.87%	67.73%	71.40%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	961.88	1044.91	1093.86	954.91	1023.63	1070.59
XIV	<b>Net surplus / (Deficit) (IX) – (XIII)</b>	<b>-2912.54</b>	<b>-3055.87</b>	<b>-3241.03</b>	<b>-1744.11</b>	<b>-2152.73</b>	<b>-1944.08</b>
XV	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)</b>	<b>-31.03%</b>	<b>-33.04%</b>	<b>-33.00%</b>	<b>-18.58%</b>	<b>-23.27%</b>	<b>-19.80%</b>
XVI	<b>Average Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income</b>	<b>-32.35%</b>			<b>-20.55%</b>		

**KOLKATA PORT TRUST**  
**Cost statement for Estate activity**

Annex-I(g)  
(Rs. In Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates at the existing level of tariff as given by KOPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by TAMP		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	<b>Operating Income</b>						
	- Rent from land	10393.99	10713.70	11045.52	10393.99	10713.70	11045.52
	- Rent from Building, Sheds & Godowns	3252.31	3417.26	3590.59	3252.31	3417.26	3590.59
	- Others	7525.65	7659.13	7793.28	7525.65	7659.13	7793.28
	<b>Total</b>	<b>21171.95</b>	<b>21790.09</b>	<b>22429.39</b>	<b>21171.95</b>	<b>21790.09</b>	<b>22429.39</b>
II	<b>Direct Expenses</b>						
	- Estate Maintenance	1300.81	1354.94	1412.10	1283.16	1331.41	1381.47
	- Administration and General Expenses	2840.43	2962.47	3091.74	2751.89	2855.36	2962.72
	<b>Total</b>	<b>4141.24</b>	<b>4317.41</b>	<b>4503.84</b>	<b>4035.05</b>	<b>4186.77</b>	<b>4344.19</b>
III	Depreciation	123.08	126.86	133.13	123.08	126.86	133.13
IV	Allocated share of Management and General overheads	2493.19	2864.06	3026.33	1949.84	2023.15	2099.22
V	<b>Operating Surplus/ Deficit (I) – (II) – (III) – (IV)</b>	<b>14414.44</b>	<b>14481.76</b>	<b>14766.09</b>	<b>16063.98</b>	<b>15453.31</b>	<b>15852.85</b>
VI	Allocated share of FMI	321.27	175.52	173.99	321.27	175.52	173.99
VII	Allocated share of FME	1355.01	1282.46	1361.24	1104.83	1087.41	1097.41
VIII	FMI Less FME (VI) – (VII)	-1033.74	-1106.94	-1187.25	-783.56	-911.89	-923.42
IX	<b>Surplus / deficit (V) + (VIII)</b>	<b>13380.70</b>	<b>13374.82</b>	<b>13578.84</b>	<b>14280.42</b>	<b>14541.42</b>	<b>14929.43</b>
X	<b>Capital Employed for the activity</b>	<b>3731.64</b>	<b>3784.05</b>	<b>3913.65</b>	<b>3596.95</b>	<b>3621.41</b>	<b>3757.51</b>
	- Business Assets	2546.35	2460.86	2374.86	3402.09	3417.31	3534.51
	- Business Related Assets	438.56	423.75	406.39	153.48	159.24	171.92
	- Social Obligation Assets	68.68	64.28	59.84	41.39	44.86	51.08
XI	<b>Return on Capital Employed</b>	<b>539.17</b>	<b>548.64</b>	<b>570.14</b>	<b>557.23</b>	<b>560.15</b>	<b>579.96</b>
	- Business Assets	407.42	393.74	379.98	544.33	546.77	565.52
	- Business Related Assets	27.85	26.92	25.81	12.89	13.38	14.44
	- Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	Capacity Utilization	68.87%	67.73%	71.40%	68.87%	67.73%	71.40%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	539.17	548.64	570.14	557.23	560.15	579.96
XIV	<b>Net surplus / (Deficit) (IX) – (XIII)</b>	<b>12841.53</b>	<b>12826.18</b>	<b>13008.70</b>	<b>13723.19</b>	<b>13981.27</b>	<b>14349.47</b>
XV	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)</b>	<b>60.65%</b>	<b>58.86%</b>	<b>58.00%</b>	<b>64.82%</b>	<b>64.16%</b>	<b>63.98%</b>
XVI	<b>Average Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income</b>	<b>59.17%</b>			<b>64.32%</b>		

**HALDIA DOCK COMPLEX**  
**Cost statement for Cargo handling activity**

Annex-I(h)

(Rs. In Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates at the existing level of tariff as given by KOPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by TAMP		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	<b>Operating Income</b>						
	- Liquid Bulk including POL & Crude	7429.42	7609.95	7892.80	7429.42	7609.95	7892.80
	- Iron Ore	3920.94	3511.27	3566.12	3920.94	3511.27	3566.12
	- Coal	10197.85	13978.03	14681.45	7055.55	9288.03	9991.45
	- Container Income	4809.21	5345.91	5702.30	4809.21	5345.91	5702.30
	- General Cargo	3168.37	3822.22	3931.36	3168.37	3822.22	3931.36
	- Other Income	202.89	211.05	222.57	202.89	211.05	222.57
	- 50% Royalty Income from BOT Operators	0.00	0.00	0.00	854.43	854.93	854.93
	<b>Total</b>	<b>29728.68</b>	<b>34478.43</b>	<b>35996.60</b>	<b>27440.81</b>	<b>30643.36</b>	<b>32161.53</b>
II	<b>Operating Expenses</b>						
	- Salary & Wages	5514.10	5976.47	6444.03	5276.35	5474.74	5680.59
	- Power	284.10	304.51	335.26	267.23	277.28	287.71
	- Fuel	143.21	156.60	172.21	116.41	120.79	125.33
	- Repairs & Maintenance	2178.64	2280.39	2390.29	1467.48	1522.65	1579.91
	- Others	3888.73	5792.92	5808.52	1380.15	1923.41	1995.73
	<b>Total</b>	<b>12008.78</b>	<b>14510.89</b>	<b>15150.31</b>	<b>8507.62</b>	<b>9318.87</b>	<b>9669.26</b>
III	<b>Depreciation</b>	<b>1,147.00</b>	<b>1,219.82</b>	<b>1,279.25</b>	<b>1,147.00</b>	<b>1,219.82</b>	<b>1,279.25</b>
IV	<b>Allocated share of Management and General overheads</b>	<b>4173.80</b>	<b>4824.16</b>	<b>5073.77</b>	<b>3247.30</b>	<b>3369.40</b>	<b>3496.09</b>
V	<b>Operating Surplus/ Deficit (I) – (II) – (III) – (IV)</b>	<b>12399.10</b>	<b>13923.56</b>	<b>14493.27</b>	<b>14538.88</b>	<b>16735.26</b>	<b>17716.93</b>
VI	<b>Allocated share of FMI</b>	<b>171.96</b>	<b>146.38</b>	<b>146.88</b>	<b>171.96</b>	<b>146.38</b>	<b>146.88</b>
VII	<b>Allocated share of FME</b>	<b>13820.28</b>	<b>12828.48</b>	<b>13797.04</b>	<b>10538.92</b>	<b>10289.94</b>	<b>10364.96</b>
VIII	<b>FMI Less FME (VI) – (VII)</b>	<b>-13648.32</b>	<b>-12682.10</b>	<b>-13650.16</b>	<b>-10366.96</b>	<b>-10143.56</b>	<b>-10218.08</b>
IX	<b>Surplus / deficit (V) + (VIII)</b>	<b>-1249.22</b>	<b>1241.46</b>	<b>843.11</b>	<b>4171.92</b>	<b>6591.70</b>	<b>7498.85</b>
X	<b>Capital Employed for the activity</b>	<b>34149.57</b>	<b>35504.98</b>	<b>36203.51</b>	<b>32917.18</b>	<b>33979.15</b>	<b>34759.28</b>
	- Business Assets	33642.29	35016.97	35737.27	31468.82	32484.07	33229.87
	- Business Related Assets	438.57	423.75	406.39	1204.77	1243.64	1272.19
	- Social Obligation Assets	68.71	64.26	59.85	243.59	251.45	257.22
XI	<b>Return on Capital Employed</b>	<b>5410.60</b>	<b>5629.61</b>	<b>5743.76</b>	<b>5136.21</b>	<b>5301.92</b>	<b>5423.64</b>
	- Business Assets	5382.75	5602.71	5717.95	5035.01	5197.45	5316.78
	- Business Related Assets	27.85	26.91	25.81	101.20	104.47	106.86
	- Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	<b>Capacity Utilization</b>	<b>67.85%</b>	<b>67.79%</b>	<b>71.49%</b>	<b>67.85%</b>	<b>67.79%</b>	<b>71.49%</b>
XIII	<b>RoCE adjusted for Capacity utilization</b>	<b>5410.60</b>	<b>5629.61</b>	<b>5743.76</b>	<b>5136.21</b>	<b>5301.92</b>	<b>5423.64</b>
XIV	<b>Net surplus / (Deficit) (IX) – (XIII)</b>	<b>-6659.82</b>	<b>-4388.15</b>	<b>-4900.65</b>	<b>-964.30</b>	<b>1289.79</b>	<b>2075.21</b>
XV	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV) in %</b>	<b>-22.40%</b>	<b>-12.73%</b>	<b>-13.61%</b>	<b>-3.51%</b>	<b>4.21%</b>	<b>6.45%</b>
XVI	<b>Average Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income</b>	<b>-16.25%</b>			<b>2.38%</b>		



**HALDIA DOCK COMPLEX**  
**Cost statement for Port & Dock activity**

Annex-I(i)

(Rs. In Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates at the existing level of tariff as given by KOPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by TAMP		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	<b>Operating Income</b>						
	- Port dues	4843.22	5280.25	5439.59	4722.37	5159.48	5358.33
	- Berth Hire & Mooring Hire	3156.09	3201.09	3327.54	3065.18	3112.40	3267.03
	- Pilotage & Towage	11267.86	11920.49	12293.86	10972.73	11621.21	12090.80
	- Others (Fresh water & Misc.ch.)	1670.49	1876.02	1955.12	1670.49	1876.02	1955.12
	<b>Total</b>	<b>20937.66</b>	<b>22277.85</b>	<b>23016.11</b>	<b>20430.77</b>	<b>21769.12</b>	<b>22671.28</b>
II	<b>Operating Expenses</b>						
	- Salary & Wages	3162.24	3387.98	3605.24	3162.24	3281.14	3404.51
	- Power	284.10	333.10	362.90	284.10	294.78	305.87
	- Fuel	793.17	929.98	1013.20	793.17	822.99	853.94
	- Repairs & Maintenance	1828.44	1934.18	2023.60	1828.44	1897.19	1966.52
	- Others	1117.95	1182.60	1237.26	1117.95	1159.98	1203.60
	<b>Total</b>	<b>7185.90</b>	<b>7767.84</b>	<b>8242.20</b>	<b>7185.90</b>	<b>7456.09</b>	<b>7736.44</b>
III	Depreciation	896.10	896.75	897.28	896.10	896.75	897.28
IV	Allocated share of Management and General overheads	2768.27	2426.69	2546.68	3837.60	3774.37	3916.29
V	<b>Operating Surplus/ Deficit (I) - (II) - (III) - (IV)</b>	<b>10087.39</b>	<b>11186.57</b>	<b>11329.95</b>	<b>8711.17</b>	<b>9641.90</b>	<b>10121.27</b>
VI	Allocated share of FMI	121.12	94.57	93.92	121.12	94.57	93.92
VII	Allocated share of FME	7295.76	6660.15	7164.66	5563.52	5342.22	5382.42
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-7174.64	-6565.58	-7070.74	-5442.40	-5247.65	-5288.50
IX	<b>Surplus / deficit (V) + (VIII)</b>	<b>2912.75</b>	<b>4620.99</b>	<b>4259.21</b>	<b>3268.77</b>	<b>4394.25</b>	<b>4832.77</b>
X	<b>Capital Employed for the activity</b>	<b>16748.83</b>	<b>15862.33</b>	<b>14972.80</b>	<b>16144.40</b>	<b>15180.64</b>	<b>14375.50</b>
	- Business Assets	16241.57	15374.32	14506.55	15434.04	14512.70	13742.98
	- Business Related Assets	438.56	423.75	406.39	590.88	555.61	526.14
	- Social Obligation Assets	68.70	64.26	59.86	119.47	112.34	106.38
XI	<b>Return on Capital employed</b>	<b>2626.51</b>	<b>2486.80</b>	<b>2346.87</b>	<b>2519.08</b>	<b>2368.70</b>	<b>2243.07</b>
	- Business Assets	2598.66	2459.89	2321.05	2469.45	2322.03	2198.88
	- Business Related Assets	27.85	26.91	25.82	49.63	46.67	44.20
	- Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	Capacity Utilization	67.85%	67.79%	71.49%	67.85%	67.79%	71.49%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	2626.51	2486.80	2346.87	2519.08	2368.70	2243.07
XIV	<b>Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)</b>	<b>286.24</b>	<b>2134.19</b>	<b>1912.34</b>	<b>749.69</b>	<b>2025.55</b>	<b>2589.70</b>
XV	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)</b>	<b>1.37%</b>	<b>9.58%</b>	<b>8.31%</b>	<b>3.67%</b>	<b>9.30%</b>	<b>11.42%</b>
XV	<b>Average Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income</b>	<b>6.42%</b>			<b>8.13%</b>		

**HALDIA DOCK COMPLEX**  
**Cost statement for Railway Activity**

Annex-I(j)  
(Rs. in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates at the existing level of tariff as given by KOPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by TAMP		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	<b>Operating Income</b>						
	(i) Haulage	4596.74	4485.00	4784.00	4596.74	4485.00	4784.00
	(ii) Terminal charges	3286.20	3206.34	3420.10	3286.20	3206.34	3420.10
	(iii) Others	137.71	151.48	166.63	137.71	151.48	166.63
	<b>Total</b>	<b>8020.65</b>	<b>7842.82</b>	<b>8370.73</b>	<b>8020.65</b>	<b>7842.82</b>	<b>8370.73</b>
II	<b>Direct Operating Expenses</b>						
	- Operation and Maintenance of Locomotives, Wagons, etc.	897.63	931.59	995.54	844.11	875.85	908.78
	- Maintenance of Permanent Way, Signal and Interlocking Facilities	847.18	879.23	939.57	796.67	826.62	857.71
	- Operation and maintenance of Stations, Yards and Sidings	907.99	942.35	1007.02	853.86	885.97	919.28
	- Administration & General expenses	676.20	701.79	749.95	635.88	659.79	684.60
	<b>Total</b>	<b>3329.00</b>	<b>3454.96</b>	<b>3692.08</b>	<b>3130.52</b>	<b>3248.23</b>	<b>3370.36</b>
III	Depreciation	409.64	415.44	422.86	409.64	415.44	422.86
IV	Allocated share of Management and General overheads	1359.30	1239.69	1304.65	1435.35	1489.32	1545.31
V	<b>Operating Surplus/ Deficit (I) – (II) - (III) - (IV)</b>	<b>2922.71</b>	<b>2732.73</b>	<b>2951.14</b>	<b>3045.14</b>	<b>2689.83</b>	<b>3032.19</b>
VI	Allocated share of FMI	46.40	33.29	34.16	46.40	33.29	34.16
VII	Allocated share of FME	3100.83	2827.10	3041.44	2364.60	2267.66	2284.87
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-3054.43	-2793.81	-3007.28	-2318.20	-2234.37	-2250.71
IX	<b>Surplus / deficit (V) + (VIII)</b>	<b>-131.72</b>	<b>-61.08</b>	<b>-56.14</b>	<b>726.94</b>	<b>455.46</b>	<b>781.49</b>
X	<b>Capital Employed for the activity</b>	<b>4964.25</b>	<b>5359.08</b>	<b>5443.95</b>	<b>4785.10</b>	<b>5128.77</b>	<b>5226.78</b>
	- Business Assets	4457.01	4871.05	4977.72	4574.56	4903.11	4996.80
	- Business Related Assets	438.56	423.75	406.39	175.13	187.71	191.30
	- Social Obligation Assets	68.68	64.28	59.84	35.41	37.95	38.68
XI	<b>Return on Capital employed</b>	<b>740.97</b>	<b>806.28</b>	<b>822.25</b>	<b>746.64</b>	<b>800.26</b>	<b>815.56</b>
	- Business Assets	713.12	779.37	796.44	731.93	784.50	799.49
	- Business Related Assets	27.85	26.91	25.81	14.71	15.77	16.07
	- Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	Capacity Utilization	67.85%	67.79%	71.49%	67.85%	67.79%	71.49%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	740.97	806.28	822.25	746.64	800.26	815.56
XIV	<b>Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)</b>	<b>-872.69</b>	<b>-867.36</b>	<b>-878.39</b>	<b>-19.70</b>	<b>-344.81</b>	<b>-34.07</b>
XV	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)</b>	<b>-10.88%</b>	<b>-11.06%</b>	<b>-10.49%</b>	<b>-0.25%</b>	<b>-4.40%</b>	<b>-0.41%</b>
XVI	<b>Average Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income</b>	<b>-10.81%</b>			<b>-1.68%</b>		

**HALDIA DOCK COMPLEX**  
**Cost statement for Estate activity**

Annex-I(k)

(Rs. In Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates at the existing level of tariff as given by KOPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by TAMP		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	<b>Operating Income</b>						
	- Rent from land	6786.10	6921.82	7060.26	6786.10	6921.82	7060.26
	- Rent from Building, Sheds & Godowns	29.90	30.50	31.11	29.90	30.50	31.11
	- Others	1674.14	1707.62	1741.77	1674.14	1707.62	1741.77
	<b>Total</b>	<b>8490.14</b>	<b>8659.94</b>	<b>8833.14</b>	<b>8490.14</b>	<b>8659.94</b>	<b>8833.14</b>
II	<b>Direct Expenses</b>						
	- Estate Maintenance	864.03	899.78	937.11	931.00	966.00	1002.32
	- Administration and General Expenses	1509.61	1572.08	1637.29	1626.60	1687.76	1751.22
	<b>Total</b>	<b>2373.64</b>	<b>2471.86</b>	<b>2574.40</b>	<b>2557.60</b>	<b>2653.77</b>	<b>2753.55</b>
III	Depreciation	114.35	114.97	115.53	114.35	114.97	115.53
IV	Allocated share of Management and General overheads	1016.79	1306.19	1377.01	789.57	819.26	850.06
V	<b>Operating Surplus/ Deficit (I) – (II) – (III) – (IV)</b>	<b>4985.36</b>	<b>4766.92</b>	<b>4766.20</b>	<b>5028.62</b>	<b>5071.94</b>	<b>5114.00</b>
VI	Allocated share of FMI	49.11	36.76	36.04	49.11	36.76	36.04
VII	Allocated share of FME	1053.68	973.60	1040.21	803.50	780.94	781.45
VIII	FMI Less FME (VI) – (VII)	-1004.57	-936.84	-1004.17	-754.39	-744.18	-745.41
IX	<b>Surplus / deficit (V) + (VIII)</b>	<b>3980.79</b>	<b>3830.08</b>	<b>3762.03</b>	<b>4274.22</b>	<b>4327.76</b>	<b>4368.59</b>
X	<b>Capital Employed for the activity</b>	<b>3053.59</b>	<b>2948.89</b>	<b>2841.09</b>	<b>2943.39</b>	<b>2822.16</b>	<b>2727.75</b>
	- Business Assets	2546.35	2460.86	2374.86	2813.88	2697.99	2607.73
	- Business Related Assets	438.56	423.75	406.33	107.73	103.29	99.84
	- Social Obligation Assets	68.68	64.28	59.84	21.78	20.88	20.19
XI	<b>Return on Capital Employed</b>	<b>435.27</b>	<b>420.66</b>	<b>405.79</b>	<b>459.27</b>	<b>440.35</b>	<b>425.62</b>
	- Business Assets	407.42	393.74	379.98	450.22	431.68	417.24
	- Business Related Assets	27.85	26.91	25.81	9.05	8.68	8.39
	- Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	Capacity Utilization	67.85%	67.79%	71.49%	67.85%	67.79%	71.49%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	435.27	420.66	405.79	459.27	440.35	425.62
XIV	<b>Net surplus / (Deficit) (IX) – (XIII)</b>	<b>3545.52</b>	<b>3409.42</b>	<b>3356.24</b>	<b>3814.95</b>	<b>3887.41</b>	<b>3942.96</b>
XV	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)</b>	<b>41.76%</b>	<b>39.37%</b>	<b>38.00%</b>	<b>44.93%</b>	<b>44.89%</b>	<b>44.64%</b>
XVI	<b>Average Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income</b>	<b>39.71%</b>			<b>44.82%</b>		

**KOLKATA DOCK SYSTEM**  
**Cost statement for Cargo handling activity**

Annex-I(I)

(Rs. in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates at the existing level of tariff as given by KOPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by TAMP		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
<b>I</b>	<b>Operating Income</b>						
	- Liquid Bulk including POL & Crude	854.87	914.14	946.29	854.87	914.14	946.29
	- Container Income	15115.90	14570.26	15297.41	15115.90	14570.26	15297.41
	- General Cargo	2629.45	2394.39	2433.96	2629.45	2394.39	2433.96
	- Other Income	555.38	535.95	573.45	555.38	535.95	573.45
	<b>Total</b>	<b>19155.60</b>	<b>18414.74</b>	<b>19251.11</b>	<b>19155.60</b>	<b>18414.74</b>	<b>19251.11</b>
<b>II</b>	<b>Operating Expenses</b>						
	- Salary & Wages	6028.90	6424.04	6845.43	5507.39	5714.47	5929.34
	- Power	461.66	468.02	468.02	472.77	490.55	508.99
	- Fuel	304.13	315.58	327.44	132.79	137.79	142.97
	- Repairs & Maintenance	1092.20	1134.11	1179.39	1546.75	1604.91	1665.25
	- Others	4507.96	4692.44	4898.67	3773.90	3915.79	4063.03
	<b>Total (i to ix)</b>	<b>12394.85</b>	<b>13034.19</b>	<b>13718.95</b>	<b>11433.60</b>	<b>11863.51</b>	<b>12309.58</b>
<b>III</b>	<b>Depreciation</b>	372.41	441.09	513.33	372.41	441.09	513.33
<b>IV</b>	<b>Allocated share of Management and General overheads</b>	6110.38	6444.13	6810.68	5934.72	6157.86	6389.40
<b>V</b>	<b>Operating Surplus/ Deficit (I) - (II) - (III) - (IV)</b>	<b>277.96</b>	<b>-1504.67</b>	<b>-1791.85</b>	<b>1414.87</b>	<b>-47.72</b>	<b>38.81</b>
<b>VI</b>	<b>Allocated share of FMI</b>	411.15	194.55	195.33	411.15	194.55	195.33
<b>VII</b>	<b>Allocated share of FME</b>	4599.40	4810.84	4997.11	4699.40	4773.63	4918.14
<b>VIII</b>	<b>FMI Less FME (VI) - (VII)</b>	<b>-4288.25</b>	<b>-4616.29</b>	<b>-4801.78</b>	<b>-4288.25</b>	<b>-4579.08</b>	<b>-4722.81</b>
<b>IX</b>	<b>Surplus / deficit (V) + (VIII)</b>	<b>-4010.29</b>	<b>-6120.96</b>	<b>-6593.63</b>	<b>-2873.38</b>	<b>-4626.80</b>	<b>-4684.01</b>
<b>X</b>	<b>Capital Employed for the activity</b>	<b>7426.41</b>	<b>8541.47</b>	<b>9431.32</b>	<b>7158.41</b>	<b>8174.40</b>	<b>9055.08</b>
	- Business Assets	6906.57	7943.58	8771.12	6442.57	7356.96	8149.58
	- Business Related Assets	519.84	597.89	660.20	501.09	572.21	633.86
	- Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	214.75	245.23	271.65
<b>XI</b>	<b>Return on Capital employed</b>	<b>1138.06</b>	<b>1308.94</b>	<b>1445.30</b>	<b>1072.90</b>	<b>1225.18</b>	<b>1357.18</b>
	- Business Assets	1105.05	1270.97	1403.38	1030.81	1177.11	1303.93
	- Business Related Assets	33.01	37.97	41.92	42.09	48.07	53.24
	- Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>XII</b>	<b>Capacity Utilization</b>	<b>52.33%</b>	<b>52.49%</b>	<b>53.44%</b>	<b>52.33%</b>	<b>52.49%</b>	<b>53.44%</b>
<b>XIII</b>	<b>RoCE adjusted for Capacity utilization</b>	<b>1138.06</b>	<b>1308.94</b>	<b>1445.30</b>	<b>1072.90</b>	<b>1225.18</b>	<b>1357.18</b>
<b>XIV</b>	<b>Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)</b>	<b>-5148.35</b>	<b>-7429.90</b>	<b>-8038.93</b>	<b>-3946.28</b>	<b>-5851.98</b>	<b>-6041.18</b>
<b>XV</b>	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)</b>	<b>-26.88%</b>	<b>-40.35%</b>	<b>-41.76%</b>	<b>-20.60%</b>	<b>-31.78%</b>	<b>-31.38%</b>
<b>XV</b>	<b>Average Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income</b>	<b>-36.33%</b>			<b>-27.92%</b>		

**KOLKATA DOCK SYSTEM**  
Cost statement for Port & Dock activity

Annex-1(m)

(Rs. In Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates at the existing level of tariff as given by KOPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by TAMP		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	<b>Operating Income</b>						
	- Port dues	1154.92	1167.99	1220.29	1122.20	1134.18	1196.91
	- Berth Hire & Mooring Hire	1082.54	1094.81	1143.83	1057.43	1068.83	1125.88
	- Dry Docking	532.09	538.11	562.20	532.09	538.11	562.20
	- Pilotage & Towage	2865.79	2898.23	3028.01	2786.05	2816.18	2971.26
	<b>Total</b>	<b>5635.34</b>	<b>5699.14</b>	<b>5954.33</b>	<b>5497.77</b>	<b>5557.30</b>	<b>5856.25</b>
II	<b>Operating Expenses</b>						
	- Salary & Wages	6584.27	7005.45	7454.71	6584.27	6831.84	7088.72
	- Power	115.75	117.28	117.28	115.75	120.10	124.62
	- Fuel	245.53	254.78	264.38	245.53	254.76	264.34
	- Repairs & Maintenance	939.21	970.86	1004.27	939.21	974.52	1011.17
	- Others	687.23	720.30	758.40	687.23	713.07	739.88
	<b>Total</b>	<b>8571.99</b>	<b>9068.67</b>	<b>9599.04</b>	<b>8571.99</b>	<b>8894.30</b>	<b>9228.72</b>
III	Depreciation	755.49	783.45	924.18	755.49	783.45	924.18
IV	Allocated share of Management and General overheads	5262.98	5527.19	5795.35	4784.02	4963.90	5150.54
V	<b>Operating Surplus/ Deficit (I) - (II) - (III) - (IV)</b>	<b>-8955.12</b>	<b>-9680.17</b>	<b>-10364.24</b>	<b>-8613.72</b>	<b>-9084.34</b>	<b>-9447.19</b>
VI	Allocated share of FMI	120.97	60.20	60.40	120.97	60.20	60.40
VII	Allocated share of FME	5639.23	5550.15	5729.76	5639.23	5507.22	5639.21
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-5518.26	-5489.95	-5669.36	-5518.26	-5447.02	-5578.81
IX	<b>Surplus / deficit (V) + (VIII)</b>	<b>-14473.38</b>	<b>-15170.12</b>	<b>-16033.60</b>	<b>-14131.98</b>	<b>-14531.36</b>	<b>-15026.00</b>
X	<b>Capital Employed for the activity</b>	<b>15323.28</b>	<b>15630.04</b>	<b>17844.82</b>	<b>14770.29</b>	<b>14958.34</b>	<b>17132.95</b>
	- Business Assets	14250.63	14535.95	16595.70	13293.26	13462.50	15419.66
	- Business Related Assets	1072.65	1094.09	1249.12	1033.92	1047.08	1199.31
	- Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	443.11	448.75	513.98
XI	<b>Return on Capital employed</b>	<b>2348.23</b>	<b>2395.23</b>	<b>2734.63</b>	<b>2213.77</b>	<b>2241.96</b>	<b>2567.89</b>
	- Business Assets	2280.10	2325.75	2655.31	2126.92	2154.00	2467.15
	- Business Related Assets	68.11	69.47	79.32	86.85	87.96	100.74
	- Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	Capacity Utilization	52.33%	52.49%	53.44%	52.33%	52.49%	53.44%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	2348.23	2395.23	2734.63	2213.77	2241.96	2567.89
XIV	<b>Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)</b>	<b>-16821.61</b>	<b>-17565.35</b>	<b>-18768.23</b>	<b>-16345.75</b>	<b>-16773.32</b>	<b>-17593.89</b>
XV	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/II In %)</b>	<b>-298.50%</b>	<b>-308.21%</b>	<b>-315.20%</b>	<b>-297.32%</b>	<b>-301.82%</b>	<b>-300.43%</b>
XVI	<b>Average Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income</b>	<b>-307.30%</b>			<b>-299.86%</b>		

**KOLKATA DOCK SYSTEM**  
**Cost statement for Railway Activity**

Annex-I(n)

(Rs. in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates at the existing level of tariff as given by KOPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by TAMP		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
<b>I</b>	<b>Operating Income</b>						
	(i) Haulage	361.38	372.22	383.39	361.38	372.22	383.39
	(ii) Terminal charges	252.99	260.58	268.40	252.99	260.58	268.40
	(iii) Others	752.17	774.74	797.98	752.17	774.74	797.98
	<b>Total</b>	<b>1366.54</b>	<b>1407.54</b>	<b>1449.77</b>	<b>1366.54</b>	<b>1407.54</b>	<b>1449.77</b>
<b>II</b>	<b>Direct Operating Expenses</b>						
	- Operation and Maintenance of Locomotives, Wagons, etc.	608.68	640.20	673.91	455.79	472.92	490.71
	- Maintenance of Permanent Way, Signal and Interlocking Facilities	131.74	139.64	148.06	90.16	93.55	97.06
	- Operation and maintenance of Stations, Yards and Sidings	632.34	673.76	717.91	574.45	596.05	618.46
	- Administration & General expenses	296.20	307.57	319.88	420.64	436.46	452.87
	<b>Total</b>	<b>1668.96</b>	<b>1761.17</b>	<b>1859.76</b>	<b>1541.03</b>	<b>1598.98</b>	<b>1659.10</b>
<b>III</b>	<b>Depreciation</b>	<b>48.18</b>	<b>52.62</b>	<b>59.89</b>	<b>48.18</b>	<b>52.62</b>	<b>59.89</b>
<b>IV</b>	<b>Allocated share of Management and General overheads</b>	<b>717.11</b>	<b>759.57</b>	<b>806.05</b>	<b>542.24</b>	<b>562.62</b>	<b>583.78</b>
<b>V</b>	<b>Operating Surplus/ Deficit (I) – (II) – (III) – (IV)</b>	<b>-1067.71</b>	<b>-1165.82</b>	<b>-1275.93</b>	<b>-764.91</b>	<b>-806.68</b>	<b>-853.00</b>
<b>VI</b>	<b>Allocated share of FMI</b>	<b>29.35</b>	<b>14.87</b>	<b>14.70</b>	<b>29.35</b>	<b>14.87</b>	<b>14.70</b>
<b>VII</b>	<b>Allocated share of FME</b>	<b>780.60</b>	<b>798.96</b>	<b>829.81</b>	<b>780.60</b>	<b>792.78</b>	<b>816.70</b>
<b>VIII</b>	<b>FMI Less FME (VI) – (VII)</b>	<b>-751.25</b>	<b>-784.09</b>	<b>-815.11</b>	<b>-751.25</b>	<b>-777.91</b>	<b>-802.00</b>
<b>IX</b>	<b>Surplus / deficit (V) + (VIII)</b>	<b>-1818.96</b>	<b>-1949.91</b>	<b>-2091.04</b>	<b>-1516.16</b>	<b>-1584.59</b>	<b>-1654.99</b>
<b>X</b>	<b>Capital Employed for the activity</b>	<b>1441.61</b>	<b>1557.18</b>	<b>1772.27</b>	<b>1389.59</b>	<b>1490.26</b>	<b>1701.57</b>
	- Business Assets	1340.70	1448.16	1648.21	1250.63	1341.23	1531.41
	- Business Related Assets	100.91	109.02	124.06	97.27	104.32	119.11
	- Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	41.69	44.71	51.05
<b>XI</b>	<b>Return on Capital employed</b>	<b>220.91</b>	<b>238.63</b>	<b>271.61</b>	<b>208.27</b>	<b>223.36</b>	<b>255.03</b>
	- Business Assets	214.51	231.71	263.71	200.10	214.60	245.03
	- Business Related Assets	6.41	6.92	7.88	8.17	8.76	10.01
	- Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>XII</b>	<b>Capacity Utilization</b>	<b>52.33%</b>	<b>52.49%</b>	<b>53.44%</b>	<b>52.33%</b>	<b>52.49%</b>	<b>53.44%</b>
<b>XIII</b>	<b>RoCE adjusted for Capacity utilization</b>	<b>220.91</b>	<b>238.63</b>	<b>271.61</b>	<b>208.27</b>	<b>223.36</b>	<b>255.03</b>
<b>XIV</b>	<b>Net surplus / (Deficit) (IX) – (XIII)</b>	<b>-2039.87</b>	<b>-2188.54</b>	<b>-2362.65</b>	<b>-1724.43</b>	<b>-1807.95</b>	<b>-1910.03</b>
<b>XV</b>	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)</b>	<b>-149.27%</b>	<b>-155.49%</b>	<b>-162.97%</b>	<b>-126.19%</b>	<b>-128.45%</b>	<b>-131.75%</b>
<b>XVI</b>	<b>Average Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income</b>	<b>-155.91%</b>			<b>-128.79%</b>		

**KOLKATA DOCK SYSTEM**  
**Cost statement for Estate activity**

Annex-I(o)  
(Rs. Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates at the existing level of tariff as given by KOPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by TAMP		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	<b>Operating Income</b>						
	- Rent from land	3607.89	3791.88	3985.26	3607.89	3791.88	3985.26
	- Rent from Building, Sheds & Godowns	3222.41	3386.76	3559.48	3222.41	3386.76	3559.48
	- Others	5851.51	5951.51	6051.51	5851.51	5951.51	6051.51
	<b>Total</b>	<b>12681.81</b>	<b>13130.15</b>	<b>13596.25</b>	<b>12681.81</b>	<b>13130.15</b>	<b>13596.25</b>
II	<b>Direct Expenses</b>						
	- Estate Maintenance	436.78	455.16	474.99	352.16	365.40	379.14
	- Administration and General Expenses	1330.82	1390.39	1454.45	1125.29	1167.60	1211.50
	<b>Total</b>	<b>1767.60</b>	<b>1845.55</b>	<b>1929.44</b>	<b>1477.45</b>	<b>1533.00</b>	<b>1590.64</b>
III	Depreciation	8.73	11.89	17.60	8.73	11.89	17.60
IV	Allocated share of Management and General overheads	1476.40	1557.87	1649.32	1160.26	1203.89	1249.16
V	<b>Operating Surplus/ Deficit (I) – (II) - (III) - (IV)</b>	<b>9429.08</b>	<b>9714.84</b>	<b>9999.89</b>	<b>10035.37</b>	<b>10381.37</b>	<b>10738.85</b>
VI	Allocated share of FMI	272.16	138.76	137.95	272.16	138.76	137.95
VII	Allocated share of FME	301.33	308.86	321.03	301.33	306.47	315.96
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-29.17	-170.10	-183.08	-29.17	-167.71	-178.01
IX	<b>Surplus / deficit (V) + (VIII)</b>	<b>9399.91</b>	<b>9544.74</b>	<b>9816.81</b>	<b>10006.20</b>	<b>10213.66</b>	<b>10560.84</b>
X	<b>Capital Employed for the activity</b>	<b>678.03</b>	<b>835.14</b>	<b>1072.54</b>	<b>653.56</b>	<b>799.25</b>	<b>1029.75</b>
	- Business Assets	630.57	776.69	997.46	588.21	719.32	926.78
	- Business Related Assets	47.46	58.45	75.08	45.75	55.95	72.08
	- Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	19.61	23.98	30.89
XI	<b>Return on Capital employed</b>	<b>103.90</b>	<b>127.98</b>	<b>164.35</b>	<b>97.96</b>	<b>119.79</b>	<b>154.34</b>
	- Business Assets	100.89	124.27	159.59	94.11	115.09	148.28
	- Business Related Assets	3.01	3.71	4.77	3.84	4.70	6.05
	- Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	Capacity Utilization	52.33%	52.49%	53.44%	52.33%	52.49%	53.44%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	103.90	127.98	164.35	97.96	119.79	154.34
XIV	<b>Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)</b>	<b>9296.01</b>	<b>9416.76</b>	<b>9652.46</b>	<b>9908.24</b>	<b>10093.87</b>	<b>10406.51</b>
XV	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)</b>	<b>73.30%</b>	<b>71.72%</b>	<b>70.99%</b>	<b>78.13%</b>	<b>76.88%</b>	<b>76.54%</b>
XVI	<b>Average Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income</b>	<b>72.00%</b>			<b>77.18%</b>		

**KOLKATA PORT TRUST**  
**SCALE OF RATES**  
**GENERAL**

<b>S.1</b>	<b><u>Short title of Commencement</u></b>	
	The Scale of Tolls, Dues and Rates set out herein shall be called 'SCALE OF RATES' of the Kolkata Port Trust and charges shall be levied by Kolkata Port Trust in terms of provisions of the Scale of Rates.	
<b>S.2</b>	<b><u>Definition</u></b>	
	In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply.	
	(i)	'Board' shall have the same meaning as assigned to it in the Major Port Trust Act, 1963.
	(ii)	'Coastal Vessel' shall mean any vessel exclusively employed in trading between any Port or place in India to any other Port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.
	(iii)	'Day' in respect of Kolkata Dock System shall mean the period starting from 6.30 am of a day and ending at 6.30 am on the next day. 'Day' in respect of Haldia Dock Complex shall mean the period starting from 6 am of a day and ending at 6 am on the next day.
	(iv)	'Demurrage' shall mean charges payable for storage of cargo within Port premises beyond free period as specified in the Scale of Rates and shall not include the cargo stored at the area allotted to a port user on license /lease basis for storage of cargo.
	(v)	'Foreign Going Vessel' shall mean any vessel other than coastal vessel, Inland vessel, boat and flat.
	(vi)	'Full Container Load (FCL)' shall mean a container having cargo of a single Importer/Exporter.
	(vii)	'Haldia Dock Complex (HDC)' shall mean the Oil Jetties, Other Jetties, Wharves and Berths at Haldia and River Moorings at Haldia Anchorages.
	(viii)	'Hazardous I' shall mean the cargo categorized as Hazardous-I in the list of Hazardous Cargo adopted by the Board from time to time.
	(ix)	'IWT Cargo' / 'IWT Container' shall mean cargo/container, carried by Inland Vessel / barge/ boat/ flat through Inland Waterways but shall not include lighterage cargo/container.
	(x)	<p>'Inland Vessel' shall mean any vessel registered as such under the provision of the Inland Vessels Act, 1917.</p> <p>Note: The charges leviable on 'Inland Vessels' will also be applicable on vessels operating through riverine route between Bangladesh and KOPT under protocol.</p>
	(xi)	'Kolkata Dock System (KDS)' shall mean Netaji Subhash Dock, Kidderpore Dock, Sandhead, Saugor, River Anchorages, River Moorings, Budge-Budge Petroleum Wharves, Inland Vessel's Wharves and all other establishments of KOPT, excepting those specifically under Haldia Dock Complex.
	(xii)	'Kolkata Port Trust (KoPT)' shall mean the corporate entity and will include Kolkata Dock System and Haldia Dock Complex.



	(xiii)	'Less than a Container Load (LCL)' shall mean a container having cargo of more than one Importer /Exporter.
	(xiv)	'Lighterage Cargo/' 'Lighterage Container' shall mean cargo/ container which the foreign going vessel/coastal vessel off-load/load at any river anchorage/mooring/ virtual jetty/ Sandhead into/ from smaller vessels/ Barges.
	(xv)	'Month' shall mean 30 consecutive calendar days including holidays unless otherwise specified.
	(xvi)	'On Board handling Charges' shall mean charges on Cargo/ Commodity/ Article / Package/ Container for rendering on board services by the port in the form of supply of manpower for loading / unloading operation.
	(xvii)	'Overside Discharge/Shipment' shall mean the operation of unloading/loading of cargo ex/into vessel without passing through the quay at the time of discharge /shipment operation.
	(xviii)	'Over Dimensional Container' shall mean a container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like slings, shackles, lifting beam, etc.. Damaged Containers (including boxes having corner casting problem) and Container requiring special devices for lifting will also be classified as Over Dimensional Container.
	(xix)	'Shore Handling Charges' shall mean charges on Cargo/Commodity/Article/ Package/Container for rendering shore services by the port in the form of supply of labour with/without equipment for transportation of cargo from hook point to stacking point (including loading at hook point), unloading of the same at the stacking point and subsequent loading for delivery, or vice-versa and in case of mechanical receiving of cargo shall also include charges for tipping of wagon by Wagon Tippler.
	(xx)	'Shut out' cargo shall mean export cargo left in the Port having not been shipped on board the vessel for which it was received in Port premises.
	(xxi)	'TEU' shall mean Twenty Feet Equivalent Unit of container.
	(xxii)	'Transshipment' shall mean transfer of cargo/container from a sea going vessel/barge to another sea going vessel/barge for destination to other Port/Ports.
	(xxiii)	'Wharfage' shall mean the basic dues recoverable on all cargo/ container landed or shipped or transshipped within the port limit and approaches or passing through the declared landing stage of the port, whether portage was provided by the port or not and shall include hooking/unhooking operation on shore, where necessary.
	(xxiv)	'Week' shall mean 7 (seven) consecutive calendar days including holidays.

### S.3 General Principles of Assessment

	(i)	The minimum weight/measurement chargeable shall be 1 tonne/1 CBM although the gross weight/measurement may be less than 1 tonne/1 CBM. In case where the charge is on weight basis and the gross weight is not an exact multiple of 100 Kgs, the same will be rounded of to the next higher multiple of 100 Kgs. Where the gross CBM includes decimals, the same should be rounded of to the next higher whole unit of CBM.
	(ii)	Rates applicable for a period/unit other than weight shall be applicable to the part of a period/unit thereof.

	(iii)	Unless otherwise specified, if port equipment is used for landing/shipment of cargo / container from/into vessel or for any other purpose by the vessel, equipment charges specified in Section 17.1 shall be levied on the vessel agent/ vessel owner/ Importers / Exporters or their Agents in case of chartered vessels as the case may be.
	(iv)	Cargo Related Charges shall be levied on the owners of the cargo or their Clearing and Forwarding Agents / Handling Agents except where specified otherwise, or in cases where Ship Owners/Steamer Agents agree to pay such charges.
	(v)	<p>In case of FCL container, except the containers from/to ICDs/Customs Notified CFS, the charges related to container and the containerised cargo including the on-board (also for use of equipment if any), shore handling and storage charges thereon shall be levied on the owner of the cargo or his Clearing &amp; Forwarding Agent/Handling Agent. However, port may recover such charges from Container Agents/ Main Line Operators (MLO) if the Container Agents/ Main Line Operators (MLO) applies for destuffing of FCL container in absence of Importer/Exporter arranging delivery/shipment of the container.</p> <p>In case of LCL container, empty container and container from / to ICDs / Customs Notified CFS, the charges related to container and containerized cargo including the on-board (also for the use of equipment, if any) shore handling and storage charges thereon shall be levied on the Container agents / Main Line Operators (MLO)s. However, incase of container from / to ICDs / Customs Notified CFS, the concerned CFS / ICD operator can also pay the port charges.</p> <p>However, after de-stuffing or prior to stuffing, the cargo related charges, if any, shall be levied on the owner of the cargo or his Clearing &amp; Forwarding Agent / Handling Agent.</p>
	(vi)	<p>(a) Vessel related charges shall be levied on the Ship Owners/Steamer Agents. Wherever rates have been denominated in US Dollar terms, the charge shall be recovered in Indian Rupees after conversion of US currency to Indian Rupee at the Reserve Bank of India's reference rate. The date of entry of vessel into port limit shall be reckoned as the date for such conversion.</p> <p>(b) Container related charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent Indian Rupees based on the Reserve Bank of India Reference Rate prevalent on the date of entry of the vessel in case of import containers; and on the date of arrival of the containers into port, in case of export containers.</p>
	(vii)	<p>(a) The Vessel related charges for all Coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.</p> <p>(b) The cargo /container related charges for all Coastal cargo/containers, other than thermal coal, POL including crude oil, Iron Ore and Iron pallets, should not exceed 60% of the normal cargo/container related charges.</p> <p>(c) In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.</p> <p>(d) In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemized charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship-shore transfer, and transfer from /to quay to/from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.</p>

		(e)	For the purpose of this concession, cargo / container from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will also qualify insofar as the charges relevant for its coastal voyage.  In other words, cargo/containers from / to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
		(f)	The charges for coastal cargo/ containers/ vessels shall be denominated and collected in Indian Rupee.
	(viii)		In all cases where charges are levied in US Dollar terms, the exchange rate shall be reviewed once in every 30 days from the date of applicable exchange rate adopted initially in respect of storage charge for containers staying inside the Port for more than 30 days or in respect of vessel related charges for vessels staying in the Port for more than 30 days. In such cases, the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.
	(ix)		Samples, Catalogues and other articles for which Shipping Companies charge no freight and on which no Customs duty is payable, diplomatic mail bags, crew baggage and all goods meant for KOPT's use shall be exempted from payment of all cargo related charges.
	(x)		No charge shall be levied on stores/ provisions supplied on board KoPT crafts/vessels.
	(xi)		No demurrage shall be charged for the days during which delivery cannot be effected due to strike by the Port employees provided the concerned Importer or his Authorized Agent files the complete delivery documents on payment of all Port charges prior to commencement of the strike.
	(xii)	(a)	Berth hire shall stop 4 hours after the time of the vessel signaling its readiness to sail. The time limit prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.
		(b)	There shall be penal berth hire equal to berth hire charges of one days berth hire charge for a false signal.
	(xiii)		Interest on delayed payments / refunds:
		(a)	The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the KOPT shall pay penal interest on delayed refunds.
		(b)	The rate of penal interest will be 14.25 %. The penal interest rate will apply to both the KOPT and the port users equally.
		(c)	The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
		(d)	The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the KOPT. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services / use of Port Trust's properties as stipulated in the Major Port Trust Act and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
	(xiv)		Before classifying any cargo under "unspecified category" or otherwise for determination of the nature of cargo, the relevant Customs classification shall be referred to, in order to find out whether the cargo can be classified under any of the specified categories mentioned in the schedules.

	(xv)	(a)	A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading License can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
		(b)	A foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage License issued by the Director General of Shipping.
		(c)	For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal License from the Director General of Shipping, no other document will be required by her to be entitled for coastal rates.
		(d)	The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as 'Coastal' or 'Foreign-going' for the purpose of levy of vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
		(e)	The corresponding vessel related rates should be applied depending on the status of the vessel at the time of the incidence of such charge.
	(xvi)		For all types of cargo, cargo related charges shall be levied on the gross weight of the consignment.
	(xvii)		For the purpose of charging, Shipper's Own Containers will be at par with the Marine Freight Containers
	(xviii)		Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the KoPT.
	(xix)	(a)	Wherever a specific tariff for a service/cargo is not available in the notified Scale of rates, the KoPT can submit a suitable proposal to TAMP
		(b)	Simultaneously with the submission of proposal, the proposed rate can be levied on an ad hoc basis till the rate is finally notified.
		(c)	The ad hoc rate to be operated in the interim period must be derived based on existing notified tariffs for comparable services/ cargo; and, it must be mutually agreed upon by the Port/ Terminal and the concerned user(s).
		(d)	The final rate fixed by the TAMP will ordinarily be effective only prospectively. The interim rate adopted in an ad hoc manner will be recognised as such unless it is found to be excessive requiring some moderation retrospectively.
	(xx)	(a)	The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The KOPT may, if it so desires, charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.
		(b)	The KOPT may also, if it so desires, rationalize the prescribed conditionality governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.
		(c)	Provided that the KOPT should notify the public such lower rates and / or rationalization of the conditionality governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionality governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.

**PART-I**  
**Charges on Break-bulk and Bulk Cargo**

S.4	<b>Wharfage:</b>	
S.4.1	Wharfage on Foreign cargo landed/shipped at any places within Kolkata port Trust shall be levied at the following rates, except where specified otherwise: -	
Sl. No.	Description	Rates in Rupees per tonne or part thereof (unless other unit is specified)
<b>Liquids/ Gas handled through pipeline</b>		
1.	Crude Oil;	76.50
2.	POL/POL Products, CBFS or nay other liquid/ gas having a flash point of 23°C (73.4°F) and above and not specified below, ship's bunker	76.50
3.	POL/POL Products or any other liquid /Gas having a flash point of less than 23°C (73.4°F), and not specified below;	112.50 85.50
	(a) For quantity upto 50000 tonnes per Financial Year	
	(b) On the incremental quantity handled above 50000 tonnes per Financial Year	
4	LPG, Naphtha, Butadiene, Butane, Butene, Benzene, Py Gas, Propane, Hexane and N-Hexane	85.50
5.	Vegetable Oils	45.00
6	Molasses	27.00
7	Acids, Fatty acid, Mineral Oil, Tallow, Alcohols	58.50
<b>Liquids handled other than through pipeline</b>		
8.	All liquids including ship's bunker	76.50
<b>Cargo handled through mechanical system</b>		
9.	Export Iron Ore	38.88
10.	Export Thermal Coal	43.74
11.	All types of Coal not specified, Fertilizer; Fertilizer Raw materials, Soda Ash and all other Dry Bults	87.48
<b>Cargo handled other than through mechanical system</b>		
12	Salt, Fly Ash	19.44
13	Iron Ore, Sand	19.44
14	Limestone, Bitumen, Pig Iron, Sponge Iron and other Ferrous metal, All types of Coal/ Coke/Ore/other dry bulk cargo not specified.	38.88
15	Wheat, Rice, Sugar, Pulses, Rapeseed, Cereals and their products, Bulgur wheat, Corn Soya blend, Milk powder, Seeds of all kinds, Soda (Caustic or Ash), Cement, Clinker, Newsprint, Gypsum, Slag.	48.60

Sl. No.	Description	Rates in Rupees per tonne or part thereof (unless other unit is specified)
16	Mill Scale, Magnesite, Granite, All types of scraps, Oil cake, Bone & Bone meal, Bran, Fire bricks and other Refractory materials, Mica block/flake/spitting/waste/scrap/powder, Non-ferrous metals of all kinds except Ingots of Zinc/Aluminium/Copper/Lead, C.I.Goods, Rock phosphate, Sulphur & Other Fertilizer raw materials, Finished Fertiliser, Asphalt pitch (including Coal Tar pitch). Lead concentrate, Carbon black, Jute, Gunnies, Jute products/waste/caddies/twist/cuttings, Hemp, Cotton, Cotton yarn/twist/waste/cuttings, Other vegetable fibres, Raw wool, Synthetic Resin, Asbestos raw /fibre, Synthetic yarn/rags, Cotton piece goods, Waste paper, Wood pulp, Plywood, Shellac, Seedlac, Glass sheet, Glass ware/products, Porcelain ware/products, Hides & Skins, Hosiery goods. Garment, Polymer and other chemicals in bag Ship's store, Dunnage, Leather and its products, Project Material, Project Equipment, Machinery and Spares.	68.04
17	Iron and Steel, Pipes & Tubes.	58.32
18	Log, Timber, Veneer	102.06 per CBM or part thereof
19	Car, Any rubber tyred vehicle, Cargo moving equipment, Earth-moving equipment	3888.00 per unit
20	All other cargo not covered above	200.00

**Note:** The lower rate specified in S.4.1, Sl. No. 1 (b) and 3(b) shall be allowed by way of refund against claim lodged by the Importer/Exporter after close of a Financial Year. The same shall be calculated separately for each Dock System not considering the quantity handled at the other Dock System. The claim should be accompanied by details of quantity-handled vessel wise as well as payment particulars.

S.4.2	Wharfage on Coastal cargo landed/shipped at/ from any place within Kolkata port Trust shall be levied at the following rates except where specified otherwise:-	
Sl. No.	Description	Rates in Rupees per tonne or part thereof
1	Crude oil, POL and POL products, Thermal Coal, Iron Ore and Iron Ore pellets	Same as the rates for Foreign Cargo as specified at S.4.1
2	All other cargo	60% of the rates for Foreign Cargo as specified at S.4.1.
S.4.3	For Transshipment cargo handled at berth, wharfage is payable at 75% of the applicable rate for landing and 75% of the applicable rate for subsequent shipment. The applicable rates shall be the rates specified at S.4.1 or S.4.2 depending on whether the same is foreign or coastal at the time of discharge/shipment as per definition under S.2.	
	For Transshipment cargo handled at Sandheads/Virtual Jetty/any other anchorage point/ mooring, wharfage shall be levied at the rate of Rs.19.44 per tonne or part thereof irrespective of the nature & description of the cargo.	

S.4.4	For Crude Oil/POL/POL product discharged at Sandheads /Virtual Jetty/any other anchorage point/ mooring, for subsequent landing at berth or vice-versa in case of shipment, only one full wharfage shall be levied, even if the cargo operation takes place at both the dock systems. Each dock system in such cases shall realize 50% of the applicable wharfage.																						
S.4.5	<p>For discharge/shipment of cargo at Sandheads / Virtual Jetty / any other anchorage point/ mooring, other than the cargo specified at S.4.4, 90% of wharfage as specified at S.4.1 or S.4.2, as the case may be, shall be realised for discharge/ shipment at such point.</p> <p>In addition, if such cargo is carried by barge / boat / flat or any other vessel for unloading/loading at any berth/jetty/declared Inland Vessel Wharves belonging to port, wharfage shall be realised for such discharge/shipment at the following rates:</p> <table><tr><th>Sl. No.</th><th colspan="2">Place of operation</th><th>Rates in Rs. Per tonne or part thereof</th></tr><tr><td>1.</td><td colspan="2">Berth/ jetty meant for handling sea-going vessel</td><td></td></tr><tr><td></td><td>a)</td><td>Iron Ore</td><td>4.86</td></tr><tr><td></td><td>b)</td><td>All other Cargo</td><td>19.44</td></tr><tr><td>2.</td><td colspan="2">Declared Inland Vessel Wharves of KOPT</td><td>4.86</td></tr></table>			Sl. No.	Place of operation		Rates in Rs. Per tonne or part thereof	1.	Berth/ jetty meant for handling sea-going vessel				a)	Iron Ore	4.86		b)	All other Cargo	19.44	2.	Declared Inland Vessel Wharves of KOPT		4.86
Sl. No.	Place of operation		Rates in Rs. Per tonne or part thereof																				
1.	Berth/ jetty meant for handling sea-going vessel																						
	a)	Iron Ore	4.86																				
	b)	All other Cargo	19.44																				
2.	Declared Inland Vessel Wharves of KOPT		4.86																				
S.4.6	<p>On IWT cargo loaded/unloaded at any Berth / Jetty/ declared Inland Vessel Wharves belonging to port, wharfage shall be realised at the following rates:</p> <table><tr><th>Sl. No.</th><th colspan="2">Place of operation</th><th>Rates in Rs. Per tonne or part thereof (unless specified otherwise)</th></tr><tr><td>1.</td><td colspan="2">Berth/jetty meant for handling sea-going vessel</td><td>50% of wharfage as specified at S.4.1</td></tr><tr><td>2.</td><td colspan="2">Declared Inland Vessel Wharves of KoPT</td><td></td></tr><tr><td></td><td>a)</td><td>Fly Ash</td><td>9.72</td></tr><tr><td></td><td>b)</td><td>All Other cargo</td><td>19.44</td></tr></table>			Sl. No.	Place of operation		Rates in Rs. Per tonne or part thereof (unless specified otherwise)	1.	Berth/jetty meant for handling sea-going vessel		50% of wharfage as specified at S.4.1	2.	Declared Inland Vessel Wharves of KoPT				a)	Fly Ash	9.72		b)	All Other cargo	19.44
Sl. No.	Place of operation		Rates in Rs. Per tonne or part thereof (unless specified otherwise)																				
1.	Berth/jetty meant for handling sea-going vessel		50% of wharfage as specified at S.4.1																				
2.	Declared Inland Vessel Wharves of KoPT																						
	a)	Fly Ash	9.72																				
	b)	All Other cargo	19.44																				
S.4.7	Wharfage shall be levied separately by each dock system for cargo operation within their system, unless otherwise specified in this Scale of Rates.																						
S.4.8	<p>On shutout cargo /stock cargo, which are taken back from Port premises, 50% of wharfage shall be levied. In addition, if labour and / or equipment are / is supplied by port for handling of cargo, on-board handling charges and/ or shore handling charges, as the case may be, shall be levied.</p> <p>No additional wharfage shall be levied on shutout cargo if the same is subsequently shipped without being removed from port premises.</p>																						
S.4.9	Due to some operational reason if any cargo is landed from a vessel for subsequent shipment by the same vessel, consolidated wharfage shall be levied @ Rs.97.20 per tonne or part thereof.																						
S.4.10	On liquid cargo transferred through pipeline between HDC and KDS or from any other point to KDS/HDC or vice-versa, 50% of the wharfage shall be levied at the dock system where it is so transferred.																						

5	<b>On board handling charges:</b>	
S.5.1	For supply of manpower by KoPT, for handling of foreign cargo on board the vessel/ barge for loading/ unloading operation, charges at the following rates shall be levied on the Vessel Agents or Importer /Exporter or his Clearing Forwarding Agent/Handling Agent :	
<b>Sl.No.</b>	<b>Description</b>	<b>Rates in Rupees per tonne or part thereof, unless other unit is specified</b>
1	Coking Coal	26.46
2	All types of Coal, Coke and Ore, Limestone, Other Dry Bulk cargo not specified discharged/shipped by use of Grab/Magnet. (other than cargo specified at Sl. No. 1 above) ;	29.16
<b>Sl.No.</b>	<b>Description</b>	<b>Rates in Rupees per tonne or part thereof, unless other unit is specified</b>
3	Iron and Steel, Pipes & Tubes,	77.76
4	All other cargo except those specified at Sl. No. 1, 2, 3, 5 & 6	38.88
5	Log ; Timber ; Veneer ;	24.30 per CBM
6	Car, any rubber tyred vehicle, cargo moving equipments or earth moving equipments when discharged/ shipped by use of slings.	48.60 per unit
S.5.2	For supply of manpower by KoPT, for handling of Coastal cargo other than Crude oil, POL and POL products, Thermal Coal, Iron Ore and Iron Ore pellets on board the vessel / barge for loading/ unloading operation; charges at the rate of 60% of the rates specified at S.5.1 shall be levied on the Vessel Agents or Importer/Exporter or his Clearing Forwarding Agent/Handling Agent. For Crude oil, POL and POL products, Thermal Coal, Iron Ore and Iron Ore pellets the rates shall be same that of foreign cargo.	
<b>Note for Section 5:</b>		
(i)	On board handling charge is not leviable in cases where wharfage is realised on cargo for handling through pipeline or for handling through mechanical system, as KoPT does not provide on board labour /equipment against such vessels.	
(ii)	For shifting of cargo on board without passing through the quay, 1.5 times of the applicable On board handling charges shall be levied.	

<b>S.6</b>	<b><u>Shore handling charge:</u></b>		
S.6.1	Charges shall be levied at the following rates for rendering shore handling services to foreign cargo as specified in the definition of 'Shore Handling Charges' at S.2 (xix) and for such other services as specified below.		
<b>SL No.</b>	<b>Description</b>	<b>Rates in Rupees per tonne or part thereof</b>	
		<b>Labour only</b>	<b>Labour &amp; Equipment</b>
1	Bag cargo and packages (where handling is entirely done manually, by using handcart only, if necessary.)	24.30	-
2.	Iron & Steel, Pipes & Tubes	19.44	116.64
3.	All other break bulk cargo for which rates otherwise not specified— (per Pkg. Or Unit weight)		
i)	Less than 5 tonne	19.44	38.88
ii)	5 tonne to less than 10 tonne	19.44	72.90



	iii)	10 tonne to less than 20 tonne	19.44	145.80
	iv)	20 tonne to less than 40 tonne	19.44	194.40
	v)	40 tonne and above	19.44	388.80
4.	i)	Tippling of Thermal Coal wagon by Wagon Tippler	43.74	
	ii)	Manual unloading of Thermal Coal Wagon -	29.16	
	iii)	Transfer of Thermal Coal (other than through mechanical system), from unloading point to Stack point, including loading at unloading point and unloading at Stack point.	38.88	43.74
	iv)	Transfer of Thermal Coal (other than through mechanical system), from stack point/ unloading point to Hook point, including loading at stack point/ unloading point and unloading at hook point as well as heaping of cargo for vessel feeding.	53.46	58.32
SL No.	Description		Rates in Rupees per tone or part thereof	
			Labour only	Labour & Equipment
5.	i)	Tippling of Iron ore wagon by Wagon Tippler	38.88	
	ii)	Manual unloading of Iron Ore Wagon	38.88	
	iii)	Transfer of Iron Ore (other than through mechanical system), from unloading point to Stack point, including loading at unloading point and unloading at Stack point.	43.74	48.60
	iv)	Transfer of Iron Ore (other than through mechanical system), from stack point/ unloading point to Hook point, including loading at stack point/ unloading point and unloading at hook point as well as heaping of cargo for vessel feeding.	53.46	63.18
6.	i)	All types of dry bulk cargo not specified above (other than the cargo landed from or shipped/ to be shipped through Mechanical System) (Other than Berth no. 2 and 8 of HDC)	68.04	87.48
	ii)	All types of dry bulk cargo not specified (other than the cargo landed from or shipped/ to be shipped through mechanical system) at berth no. 2 and 8 of HDC, when the cargo landed at a berth is stored at any area (within the dock), other than the dedicated storage area of the same berth, and finally delivered there from, or vice versa (in case of Exports); without requiring second transportation and / or extra loading/ unloading and when the transportation is undertaken by KOPT or by any private party on behalf of KOPT.	68.04	100.48
7.	Logs, Timber, Veneer		19.44 per CBM	38.88 per CBM
S.6.2	For supply of KoPT's manpower with/without equipment for shore handling of Coastal cargo, other than Crude oil, POL and POL products, Thermal Coal, Iron Ore and Iron Ore pellets, charges at the rate of 60% of the rates specified at S.6.1 shall be levied. For Crude oil, POL and POL products, Thermal Coal, Iron Ore and Iron Ore pellets, the rates shall be same as that of foreign cargo			

**Note for Section 6.**

i)	Port reserves the right to supply / not to supply labour/equipment for shore handling operation other than in case of tipping of wagon.
ii)	In case of Sr. no-1, 2, 3 and 7 of S.6.1, if the Port provides only part of the services specified in the definition of 'Shore Handling Charge' under S.2(xix), 50% of the specified shore handling charges shall be levied. This clause shall not be applicable for not providing Tipping, which is a stand alone service.
iii)	No Shore handling charge shall be levied where port provides none of the services specified in the definition of 'shore handling charge' under S.2(xix) and where wharfage is realized on cargo for handling through pipeline.
iv)	In case the manual unloading of Thermal Coal wagon and/or manual loading of Thermal Coal is done at the option of the Port a rebate of 30% in the rates specified under SI No. 4 (ii), (iii) and (iv) shall be allowed.

**S.7 Demurrage on Cargo:**

S.7.1 Demurrage shall be levied on import cargo (other than containerised cargo) after allowing a demurrage-free period as specified below: -

Sl. No.	Description	Demurrage-free period
1.	Hazardous-I cargo	Actual date of landing
2.	All other cargo except those mentioned at Sl. No. 1, 3 & 4	3 days after the last landing date of the vessel / barge from which the cargo is discharged.
3.	Non-hazardous cargo using port equipment for delivery; Non-hazardous cargo for Nepal and Bhutan;	6 days after the last landing date of the vessel / barge from which the cargo is discharged
4.	Cargo imported by voluntary relief organization like Missionaries of Charity, Bharat Sevashram Sangha, Ramkrishna Mission, CARE, CRC, WFP and others as may be accepted by Koikata Port Trust from time to time on the basis of certification by the Appropriate Govt. Authority of Central Govt./State Govt and Govt. of Nepal/ Bhutan or their local Consulate General.	30 days after the last landing date of the vessel / barge from which the cargo is discharged

**Note for Section-7:**

i)	<p>a) Last Landing Date (LLD) is the date on which a vessel completes her import discharge at quay side.</p> <p>b) In case of over-side discharge as well as discharge at anchorage/ mooring/ buoy on to boats/ barges/ flats / any other vessels: the date of completion of unloading at quay by each such boat / barge/ flat / any other vessel shall be the LLD of the cargo carried by that particular boat / barge/ flat /vessel.</p> <p>c) However, KoPT may declare any other date as such LLD for cargo already discharged from the vessel when the vessel is not doing cargo operation work for more than 24 hours for any fault/ reason not attributable to Port. In such cases, a vessel may have more than one LLD.</p>
ii)	<p>For the purpose of calculation of free time, Customs notified holidays and the KoPT's non-working days shall be excluded. Sundays shall not be excluded for the purpose of calculation of free time unless Customs notified holidays and the KoPT's non-working days fall on Sundays.</p> <p>After demurrage charge begins to accrue, no allowance would be made for Customs notified holidays or KoPT's non-working days.</p>

S.7.2	Demurrage on Import cargo (except log, timber, veneer) shall be levied after the expiry of demurrage free period at the following rates: -			
Sl. No.	Type of cargo	Rate in Rupees per tone per day or part thereof		
		For the first 15 days	16 <sup>th</sup> day onwards	
1.	Hazardous – I	153.00 per tonne	180.00 per tonne	
2.	All other cargo	36.00 per tonne	54.00 per tonne	
S.7.3	Demurrage on Import log, timber, veneer shall be levied after the expiry of demurrage free period at the following rates: -			
Sl. No.	Type of cargo	Rate in Rupees per CBM per day or part thereof		
		For the first 7 days.	8 <sup>th</sup> to 14 <sup>th</sup> day	From 15 <sup>th</sup> day onwards
1.	Log, Timber, Veneer	5.40	10.80	16.20
S.7.4	No demurrage shall be levied on export/stock cargo, except Hazardous-I category, if such cargo is shipped within 30 days from the date of receipt. However, from the 31 <sup>st</sup> day, demurrage on such cargo shall be levied @ Rs.36.00 per tonne per week or part thereof from the date of receipt till the date of shipment.			
S.7.5	Export cargo of Hazardous-I category shall be received only for direct shipment. In case such cargo is not shipped on the date of receipt, demurrage shall be levied at rate of Rs.153/- per tonne per day or part thereof from the day following the date of receipt upto the date of shipment or removal from port premises.			
S.7.6	Demurrage shall be levied on shutout cargo/stock, other than Hazardous I cargo, @ Rs.9.00 per tonne per day or part thereof, from the date of receipt of cargo, upto the date of removal of cargo from the port premises without being shipped.  In case shutout cargo is shipped by any subsequent vessel provision of S.7.4 shall apply.			
S.7.7	On cargo / commodity which is received neither as import nor as export nor as stock for shipment, demurrage shall be levied @ Rs.36.00 per tonne per day or part thereof from the date of receipt upto the date of removal of the cargo from the port premises.			
S.7.8	On uncleared / Customs confiscated cargo, sold by auction or tender or private agreement or in any other manner, demurrage shall be levied at the rates specified at S.7.2 or S.7.3, as the case may be, after allowing free time of 10 days after the date the cargo is made available for delivery.			
S.7.9	The demurrage on cargo shall not accrue for the period during which the KoPT is not in a position to deliver cargo for reasons attributable to the port when requested by the user.			

<b>S.8</b>	<b><u>Transportation:</u></b>	
S.8.1	The following charges shall be levied on cargo, for which KOPT undertakes any transportation (excluding loading and/or unloading) not covered under 'Shore Handling Charge'.	
Sl.No.	Description	Rate in Rs. per tonne or part thereof.
1.	Within one dock of KDS or Within Dock Interior Zone of HDC	34.02
2.	From one dock enclosure to another dock enclosure of KDS within Kolkata Dock System.	48.60

<b>S.9</b>	<b><u>Loading /Unloading/Re-stacking charge</u></b>
S.9.1	The following charges shall be levied on cargo, for which KoPT shall undertake any loading / unloading / re-stacking not covered under 'Shore Handling Charge' at S.2 (xix)

Sl.No.	Description	Rate in Rs. per tonne or part thereof.
1.	Article/package weighing less than 1 tonne	19.44
2.	Article / package weighing 1 tonne. & above but less than 10 tonne	38.88
3.	Article/package weighing 10 tonne & above but less than 20 tonne	48.60
4.	Article/package weighing 20 tonne & above but less than 40 tonne	97.20
5.	Article/package weighing 40 tonne & above	243.00

S.10	<b><u>Rebate:</u></b>		
S.10.1	At HDC, rebate on wharfage shall be allowed in the following cases:-		
	(a)	If any consignee/ consignor handles Crude Oil more than 6.50 million tonnes per financial year, on-board and wharfage charges shall be levied @ Rs.76.50 per tonne on first 6.50 million tones and Rs.67.50 per tonne on quantity beyond 6.50 million tonnes.	
	(b)	If a Vessel discharges more than 25000 tonnes of coking coal/ limestone/ fertilizer/ raw material for fertilizer in a single call at HDC, a rebate of 10% shall be allowed on Wharfage charge on quantity exceeding 25000 tonnes.	
	(c)	If a Vessel loads more than 25000 tonnes of Thermal Coal in a single call at HDC, a rebate of 10% shall be allowed on Wharfage charges on quantity exceeding 25000 tonnes.	
S.10.2	At KDS Importer/ Exporter shall be granted a rebate on wharfage on the basis of each of the cargo handled by them through KDS as mentioned below, during a financial year.		
Sl. No.	Type of Cargo	Tonnage handled	Quantum of Rebate on applicable wharfage
(a).	Coking Coal, Sugar, Pulses, Wheat, Rice, Jute and Jute products, Iron & Steel, Log, Sulphur, Rock Phosphate, Finished Fertiliser, Vegetable Oil, C.I Goods, LPG	Upto 75000 tonnes 75001 to 100000 tonnes Above 100000 tonnes	NIL 10% 15%
(b).	Crude Oil, POL and its products	Upto 4000000 tonnes 4000001 to 7500000 tonnes Above 7500000 tonnes	NIL 10% 15%
<b>Note:</b> The above said rebate shall be granted in the form of refund of wharfage at the end of every financial year (i.e. 1 <sup>st</sup> April to 31 <sup>st</sup> March) on submission of documents by the Importers/ Exporters in support of the throughout achieved.			

**PART - II****CHARGES ON CONTAINER AND CONTAINERISED CARGO**

<b>S.11</b>	<b><u>Composite box rate for container</u></b>					
<b>S.11.1</b>	Composite box-rate for container (other than specified ICDs) covering wharfage and basic container handling services of ship to shore transfer, movement between berth and yard, lift off at yard and subsequent lift on for delivery or vice versa shall be levied at the following rates:					
	<b>Sl. No.</b>	<b>Category</b>	<b>Rate in Rupees per TEU</b>			
			<b>KDS</b>		<b>HDC</b>	
			<b>Foreign</b>	<b>Coastal</b>	<b>Foreign</b>	<b>Coastal</b>
	1.	Load Container other than Over Dimensional Container	4082.40	2449.44	3589.92	2153.95
	2.	All Over Dimensional Load Container	5103.00	3061.80	4487.40	2692.44
	3.	Empty Container	1622.16	973.29	1888.92	1133.35
<b>S.11.2</b>	Composite box-rate for all ICD container (except Cossipore ICD) covering wharfage and basic container handling services of ship to shore transfer, movement between berth and yard, lift off at yard and subsequent lift on for delivery or vice versa shall be levied at the following rates:					
	<b>Sl. No.</b>	<b>Category</b>	<b>Rate in Rupees per TEU</b>			
			<b>KDS</b>		<b>HDC</b>	
			<b>Foreign</b>	<b>Coastal</b>	<b>Foreign</b>	<b>Coastal</b>
	1.	Load Container other than Over Dimensional Container	3082.40	1849.44	2589.92	1553.95
	2.	All Over Dimensional Load Container	3853.00	2311.80	3237.40	1942.44
<b>S.11.3</b>	Composite box-rate for IWT container, including Bangladesh moving through IWT mode, covering wharfage and basic container handling services of ship to shore transfer, movement between berth and yard, lift off at yard and subsequent lift on for delivery or vice versa shall be levied at the following rates:					
	<b>Sl. No.</b>	<b>Category</b>	<b>Rate in Rupees per TEU</b>			
	1.	Load Container other than Over Dimensional Container	1864.62			
	2.	All Over Dimensional Load Container	2330.78			
	3.	Empty Container	1281.42			

<b>S.12</b>	<b>Rebate:</b>					
<b>S.12.1</b>	In case any of the basic container handling services covered under the Composite box-rate is not provided by the port, rebate(s) at the following rates shall be allowed on the composite box-rate of Foreign Containers for use of ship's crane for ship to shore transfer, use of party hired trailer for movement between berth and yard, lift-off at yard and use of party hired equipment for lift- on at yard for delivery or vice versa.					
	<b>Type of Service</b>		<b>Rate of rebate in rupees per TEU</b>			
			<b>KDS</b>		<b>HDC</b>	
			<b>Loaded</b>	<b>Empty</b>	<b>Loaded</b>	<b>Empty</b>
	(a)	For ship to shore transfer by ship's crane	680.40	259.55	598.32	302.23

(b)	For movement between berth and yard by trailer hired by the party.	104.33	74.62	91.72	86.89
(c)	For lift off / lift on at yard during the process of landing/shipment by equipment hired by the party.	158.76	81.11	139.61	94.45
(d)	For lift on/ lift off at yard during delivery/receiving by equipment hired by the party.	181.44	97.33	159.55	113.34

**Note for sections S.11 & S.12**

(i)	In case of Import container containing cargo consigned to Nepal and Bhutan a 10% rebate shall be allowed on the Composite box-rate for container specified at S.11.1 and S.11.2.
(ii)	If the shutout export loads container or container received without shipment paper is taken delivery instead of being shipped, rebate as provided under S.12.1 above for the services not rendered shall be allowed subject to a maximum of 60% in total of the Composite box-rates specified above. In addition, for any extra handling services, relevant charges as specified at S. 14.
(iii)	If the containerised export cargo is destuffed and taken delivery as break-bulk, 50% of Wharfage as specified at S.4 shall be levied. In addition, all other charges shall be levied on such container for the operations actually undertaken for such cargo and container.
(iv)	For anchorage discharge and subsequent landing of containers at Docks or vice versa, Composite box rate as specified at S.11.1 and S.11.2 shall be levied only once.
(v)	In case of Coastal Containers, the rates of rebate shall be 60% of the rates specified at S.12.1 for Foreign Containers.

**S.13 Charges for Transshipment container**

S.13.1 In case of Normal Transshipment container, consolidated charge at the following rates shall be levied:

Sr. No.	Particulars	KDS		HDC	
		Loaded (Rs. per TEU)	Empty (Rs. per TEU)	Loaded (Rs. per TEU)	Empty (Rs. per TEU)
1.	Transshipment rates if both legs are foreign	5883.03	2191.86	5144.31	2592.81
2.	Transshipment rates if both legs are coastal	3592.82	1315.12	3086.59	1555.69
3.	Transshipment rates if one leg is foreign and one leg is coastal	4706.42	1753.49	4115.45	2074.25

Note: (i). The above rates include wharfage, ship to shore transfer, transportation from quay to container yard including lift-off at the yard and subsequent transportation from container yard to quay including lift on at yard and shore to ship transfer.

(ii). In case any of the services is not rendered by port, 75% of the rate of rebates specified at S.12.1 shall be allowed.

**S.14 Charges for Miscellaneous Services rendered to container/container vessel.**

S.14.1 For the services not covered under S.11, S.12 & S.13 miscellaneous charges on loaded/ empty container shall be levied at the following rates:-

Sl. No.	Services	Rate in Rs. per TEU
1.	Shifting of containers on board via quay head	680.40
Note: For use of port equipment additional charge as specified at Sl. No. 5 and 8, as the case may be, shall be levied		

2.	Transportation / shifting of container by port equipment for operation not included in any charge under S. 11 and S.12 –	
a)	Within same Berth / Yard	291.60
b)	Between two berths / Yards	388.80
3.	Supply of power to Reefer Container	145.80 per 4 hrs or part thereof
4.	Lift on/ Lift off / Restacking by port equipment not included in the services mentioned at S.11 and S.12 or any other services under S.14	349.92
5.	Use of Port Equipment (other than Mobile Harbour Crane/ Rail Mounted Quay Crane) for ship/ barge to shore discharge or vice versa or for any other on-board operation.	466.56
6.	Stuffing / De-stuffing:	
(i).	Where operation inside & outside container is done by port:-	
(a)	Where CDLB gang is required to be booked.	2916.00
(b)	Where CDLB gang is not required to be booked and operation inside and outside is done by Port labour.	291.60
(ii).	Where operation inside container is done by agencies other than by port: -	
(a)	Operations outside container are carried out by port.	972.00
(b)	Operations outside the container are done by agencies other than Port	121.50
(iii).	Where only operation inside the container is done by port (in part or full)	145.80
7.	For services provided to Container loaded with Hazardous -I cargo including deployment of fireman in addition to other charges.	972.00
8.	Use of Rail Mounted Quay Crane (RMQC)/ Mobile Harbour Crane (MHC) for any other operation other than the services covered under S.11 and S.13.	810.00
9.	Use of Mobile Harbour Crane (MHC) / Rail Mounted Quay Crane (RMQC)/ any other port equipments for opening of Hatch Cover and replacing it.	2160.00

**Note for Sections 11, 12, 13 & 14**

i)	Charges / Rebates for handling of containers above 20' and upto 40' in length shall be 1.5 times the rates specified at S.11, S.12, S.13 & S.14 . Charges / Rebates for handling of container above 40' shall be 2 times the rates specified at S.11, S.12, S.13 & S.14
ii)	The rates specified under S.11.2 shall also be applied to containers carried by Railway from/to destinations other than ICDs, which are landed/ shipped through KoPT.
iii)	If only one operation is carried out, half of the Hatch cover handling charge rates specified at S.14, Sl. No.9 shall be levied.

**S.15 Storage charge on container and containerised cargo.**

S.15.1	Storage charge on loaded import container other than those specified at S.15.2, S.15.3, S.15.5, S.15.6 and S.15.8 shall be levied at the following rates: -		
	Period	US \$ per TEU per day or part thereof	Coastal rates in Rs. Per TEU per day or part thereof
	First 3 days after the day of landing	Free	Free
	From the 4 <sup>th</sup> day to 9 <sup>th</sup> day	2.25	100.39
	From the 10 <sup>th</sup> day to 15 <sup>th</sup> day	4.50	200.79

	From the 16 <sup>th</sup> day to 20 <sup>th</sup> day	6.75	301.18
	From the 21 <sup>st</sup> day to 30 <sup>th</sup> day	13.50	602.37
	From the 31 <sup>st</sup> day onwards	27.00	1204.74
S.15.2	Storage charge on loaded import container containing relief commodities, except for Missionaries of Charity, Ramkrishna Mission and Bharat Sevashram Sangha, shall be levied at the following rates: -		
	<b>Period</b>	<b>US \$ per TEU per day or part thereof</b>	<b>Coastal rates in Rs. Per TEU per day or part thereof</b>
	First 3 days after the day of landing	Free	Free
	From the 4 <sup>th</sup> day to 9 <sup>th</sup> day	2.25	100.39
	From the 10 <sup>th</sup> day to 15 <sup>th</sup> day	4.50	200.79
	From the 16 <sup>th</sup> day to 20 <sup>th</sup> day	5.40	240.95
	From the 21 <sup>st</sup> day to 30 <sup>th</sup> day	6.75	301.18
	From the 31 <sup>st</sup> day onwards	9.00	401.58
	<b>Note:</b> Relief commodities for the purpose of S.16.2 shall mean the cargo imported by voluntary /relief organization like CARE, CRS, WFP and others, as may be accepted by Kolkata Port Trust from time to time on the basis of certification by the appropriate Govt. Authority of Central Govt./State Govt. or Govt. of Nepal/Bhutan or their local Consulate General.		
S.15.3	Storage charge on loaded import container, containing relief commodities for Missionaries of Charity, Ramkrishna Mission, Bharat Sevashram Sangha, shall be levied at the following rates: -		
	<b>Period</b>	<b>US \$ per TEU per day or part thereof</b>	<b>Coastal rates in Rs. Per TEU per day or part thereof</b>
	First 30 days after the day of landing	Free	Free
	From the 31 <sup>st</sup> day onwards	9.00	401.58
S.15.4	Storage charge on loaded export / stock containers, excepting ICD containers (other than that from Cossipore and container loaded with Hazardous –I cargo) shall be levied at the following rates:		
	<b>Period</b>	<b>US \$ per TEU per day or part thereof</b>	<b>Coastal rates in Rs. Per TEU per day or part thereof</b>
	First 10 days after the day of receiving / stuffing	Free	Free
	From the 11 <sup>th</sup> to 15 <sup>th</sup> day	2.25	100.39
	From 16 <sup>th</sup> day onwards	3.15	140.55
S.15.5	Storage charge on loaded import/export ICD container, excepting that for Cossipore and those loaded with Hazardous –I cargo, shall be levied at the following rates:		
	<b>Period</b>	<b>US \$ per TEU per day or part thereof</b>	<b>Coastal rates in Rs. Per TEU per day or part thereof</b>
	First 20 days after the day of landing.	Free	Free
	From the 21 <sup>st</sup> day to 30 <sup>th</sup> day	2.25	100.39
	From the 31 <sup>st</sup> day onwards	4.50	200.79
S.15.6	Storage charge on loaded import/ export/ transshipment container containing Hazardous-I cargo shall be levied at the following rates: -		
	<b>Period</b>	<b>US \$ per TEU per day or part thereof</b>	<b>Coastal rates in Rs. Per TEU per day or part thereof</b>
	First day of actual landing/receiving	Free	Free
	From the 2 <sup>nd</sup> day to 9 <sup>th</sup> day	2.8125	125.48
	From the 10 <sup>th</sup> day to 15 <sup>th</sup> day	5.625	250.98
	From the 16 <sup>th</sup> day to 20 <sup>th</sup> day	8.4375	376.47
	From 21 <sup>st</sup> day to 30 <sup>th</sup> day	16.875	752.96
	From the 31 <sup>st</sup> day onwards	33.75	1505.92



S.15.7	Storage charge on empty containers shall be levied at the following rates: -		
	<b>Period</b>	<b>US \$ per TEU per day or part thereof</b>	<b>Coastal rates in Rs. Per TEU per day or part thereof</b>
	First 3 days after the day of landing/ receiving/ destuffing	Free	Free
	From the 4 <sup>th</sup> day to 9 <sup>th</sup> day	2.25	100.39
	From the 10 <sup>th</sup> day to 15 <sup>th</sup> day	4.50	200.79
	From the 16 <sup>th</sup> day to 20 <sup>th</sup> day	6.75	301.19
	From the 21 <sup>st</sup> day to 30 <sup>th</sup> day	9.00	401.58
	From the 31 <sup>st</sup> day onwards	13.50	602.37
S.15.8	Storage charge on loaded transshipment container, excepting those loaded with Hazardous –I cargo, shall be levied at the following rates.		
	<b>Period</b>	<b>US \$ per TEU per day or part thereof</b>	<b>Coastal rates in Rs. Per TEU per day or part thereof</b>
	First 20 days after the day of landing.	Free	Free
	From the 21 <sup>st</sup> day to 30 <sup>th</sup> day	2.25	100.39
	From the 31 <sup>st</sup> day onwards	4.50	200.79

**Note for Section 15:**

1.	For the purpose of calculation of free period, Customs notified holidays and the KOPT's non-working days shall be excluded. Sundays shall not be excluded for the purpose of calculation of free time unless Customs notified holidays and the KOPT's non-working days fall on Sundays.  After storage charge begins to accrue, no allowance would be allowed for Customs notified holidays or KOPT's non-operational days.
2.	On container above 20' and upto 40' in length, storage charge shall be levied @ 2 times the rates specified at S.16 and on containers above 40' in length, storage charges shall be levied at @ 3 times the rates specified at S.15.
3.	The day of landing of import load and empty container / transshipment container (except container loaded with Hazardous-I cargo) shall be the last landing date of the vessel by which the container is imported under a single call to a specific Dock System. For container with Hazardous-I cargo the date of landing for the purpose of Storage charge shall be the actual date of landing.
4.	Last Landing Date (LLD) is the date on which the vessel completes her import discharge at a specific Dock System. However, KOPT may declare any other date as such LLD for container already discharged from the vessel, when the vessel is not doing cargo operation work in the working berth for more than 24 hours for any fault/ reason not attributable to port. In such cases, a vessel may have more than one LLD.
5.	Free dwell-time (storage) period for import containers shall commence from the day after the day of landing of the containers and for export containers the free period shall commence from the time containers enter the terminal.
6.	In case of export load container, which has been stuffed inside the docks, the date of commencement of stuffing with export cargo shall be reckoned as the first day to ascertain rate as per S.15.4.

7.	In case, loading of import load container for the purpose of delivery cannot be done by KOPT within 24 hours from the time of entry of the truck/trailer, as indicated in the entry gate pass (EGP) at KDS /issuance of Loading Order at HDC or such other documents as may be decided by KOPT from time to time, 75% rebate on the storage charge shall be allowed for the period during which such containers are not loaded beyond the said 24 hours. The aforesaid rebate shall be allowed provided the container is being loaded from the area where only port equipment is used exclusively. Such rebate shall not apply when importer applies for advance loading prior to submission of complete delivery documents.		
8.	The Storage charges on abandoned FCL container/Shipper Owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the date of landing of the container whichever is earlier subject to the following conditions: -		
	(a)	(i)	The consignee can issue a letter of abandonment at any time; OR
		(ii)	If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the conditions that,
		(a)	the Line/MLO shall resume the custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
		(b)	the Line/MLO shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
	(b)	The container agent/MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and de-stuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines/MLO for de-stuffing the cargo or removal of the load container from the port premises.	
	(c)	Where the container is seized/confiscated by Customs Authorities and the same cannot be de-stuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Customs order release of the cargo, subject to the line's observing the necessary formalities & bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the Line / Consignee from the port premises to the Customs' bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.	
9.	No free storage period shall be allowed for export load container / stock container / empty container received at docks but subsequently taken back without being shipped. For such containers, the first slab rate applicable for the respective type of the container shall be applicable from the date of receipt of the container itself and the subsequent slab rates would be applicable as specified thereafter, till the date of removal from port premises.		
10.	No free storage period shall be allowed for export load container received at docks if subsequently de-stuffed and the cargo is taken back from port premises. For such containers the highest rate specified at S.15.4 shall apply from the date of receiving till the date of de-stuffing and on cargo the rate specified at S.7.6 shall be applied from the date following the date of de-stuffing till the date of delivery.		
11.	If during the course of stayal of a Container inside Dock Premises any change in status of the Container from Load to Empty or vice versa is effected, the free period for the said Container shall be calculated for each stage separately.		
12.	The cargo, on de-stuffing from container, will not enjoy any free period excepting the day of de-stuffing and demurrage shall be levied on the cargo as per the rate provided under S.7.2 and S.7.3, as the case may be, from the day after the date of de-stuffing.		
13.	No storage charge shall accrue for the period during which the KOPT is not in a position to deliver containers for reasons attributable to it when requested by the user.		

**PART-III****MISCELLANEOUS CHARGES**

<b>S.16</b>	<b>Miscellaneous charges</b>	
<b>S.16.1</b>	Charge at the following rates shall be levied for miscellaneous services: -	
<b>Sl. No.</b>	<b>Description</b>	<b>Rate in Rupees.</b>
1.	Issue of duplicate short landing certificate / Out -Turn Report or any certificate or amendment.	43.20 per certificate/ report/ amendment.
2.	a) Gazette & Advertisement cost of sale.	108.00 per publication.
	b) Cost of sale of berthing list/movement/ gate notice to the trade.	2.16 each. Monthly subscription Rs.43.20 each. Yearly subscription Rs.486/- each.
<b>Sl. No.</b>	<b>Description</b>	<b>Rate in Rupees.</b>
3.	Supply of tally staff for tallying loading / unloading of wagon at siding.	216.00 per axle.
4.	Supply of staff for escorting lorry.	432.00- per shift per head.
5.	Deployment of extra labours (on requisition by port users).	324.00 per shift per labour
6.	Use of Port's Road Weigh bridge	4.32 Per ton subject to a minimum of Rs.21.60 for an empty vehicle and Rs.43.20 for a loaded vehicle.
7.	Gate delivery / receiving charge on cargo on which Wharfage charge is not levied.  Note: Gate delivery / receiving charge is leviable when the KoPT provides the service with reference to the cargo handled by it.	24.30 per ton.
8.	Hire of Locomotive	2500.00 per hour or part thereof subject to a minimum of Rs.10000.00.
9.	Stabling charge on non-commissioned wagon or wagon owned by party other than Indian Railway.	12.00 per axle per day. For haulage of such wagon locomotive hire charge shall be levied as specified under Sl. No. 8.
10.	Infringement, Local Haulage, Terminal Charge and Wagon Hire/Demurrage charge.	Rate as notified by the Rly. Board from time to time shall be levied.
11.	Consolidated charge on rail borne cargo on wagons arriving in KDS Rly. System.	
	(a) On wagon not carrying containers, loaded or un-loaded at berths / sheds inside the docks/ jetty.	12.00 per ton on the marked carrying capacity of the wagon
	(b) On wagon not carrying containers, loaded or un-loaded at sidings or places outside the Docks.	35.00 per ton on the marked carrying capacity of the wagon.
	(c) On wagon carrying containers loaded or unloaded at CONCOR CTKR Terminal on Coal Dock Road of KDS.	Rs.525/-per 20' container Rs.787.50 per 40' container

12.	Hiring charge for each of the following port Equipment: -												
	a)	Mobile / wrecking Crane	3240.00 Per shift or part thereof										
	b)	Forklift	1080.00 - do -										
	c)	Shore Crane	1296.00 - do -										
	d)	Tractor	540.00 - do -										
	e)	Trailer:											
		Upto 10 MT SWL	540.00 - do -										
		Above 10 MT SWL	810.00 - do -										
	f)	Pay loader:											
		Upto 1 Cu.m capacity	2700.00 -do-										
		Above 1 Cu.m capacity	5400.00 - do -										
	g)	Hand Truck	27.00 - do -.										
	h)	Air Compressor	1350.00 - do -.										
	i)	Bull Dozer 10 MT and above	7560.00 - do -										
	j)	Bull Dozer less than 10 MT	3780.00 - do -										
	k)	Cantilever Crane	21600.00 - do -										
	l)	Floating Crane (above 30 tonne capacity)	32400.00 per equipment per shift or part thereof										
m)	Toplift Truck / Reach Stacker	14040.00 - do -											
n)	Spreader (20 Ft.)	1620.00 per spreader per shift or part thereof											
o)	Use of fire fighting apparatus and equipment excluding use of fire floats.	2160.00 per hour plus consumables at cost.											
13.	Use of MHC with grabs and pay loaders on board the vessel, for loading / unloading at Berth no. 2 and 8 of HDC.		52.00 per MT for foreign cargo 31.20 per MT for coastal cargo										
	Notes:												
	(a). The prescribed rate is a base rate for achieving a Minimum Level Productivity (MLP) of 20000 MT per day.												
	(b). If productivity more than the MLP is achieved, then the user will pay an additional 10% of the base rate only on the additional cargo handled over and above the MLP. The additional cargo on which additional levy of 10% will be levied be computed as follows:												
	Total cargo loaded/ unloaded - (MLP x Vessel Operation Time)												
	24												
	(c). If a productivity less than the MLP is achieved, then the following rates will be levied:												
	<table><tr><th>Ship berth day output actually achieved per vessel basis</th><th>Amount payable as percentage of base rate</th></tr><tr><td>From 18000 tonnes to 19999</td><td>90%</td></tr><tr><td>From 16000 tonnes to 17999</td><td>80%</td></tr><tr><td>From 14000 tonnes to 15999</td><td>60%</td></tr><tr><td>Less than 14000 tonnes</td><td>40%</td></tr></table>		Ship berth day output actually achieved per vessel basis	Amount payable as percentage of base rate	From 18000 tonnes to 19999	90%	From 16000 tonnes to 17999	80%	From 14000 tonnes to 15999	60%	Less than 14000 tonnes	40%	
	Ship berth day output actually achieved per vessel basis	Amount payable as percentage of base rate											
	From 18000 tonnes to 19999	90%											
From 16000 tonnes to 17999	80%												
From 14000 tonnes to 15999	60%												
Less than 14000 tonnes	40%												

14.	Heaping/ high heaping of Dry Bulk Cargo at storage area / Hook Point relating to the cargo handled at Berth no. 2 and 8 of HDC.		10.00 per MT
15.	a)	Despatch related services for rail borne cargo handled through Berth no. 2 and 8 of HDC, including cleaning, trimming, labelling, lime spraying and weighments.	9.00 per MT
	b)	Despatch related services for road bound cargo, handled through Berth no. 2 and 8 of HDC including weighments	6.00 per MT
16.	Cleaning charge for handling of Coking coal, all types Coke, Lime stone, Sulphur, Rock phosphate, Cement and Pulses		1.08 per MT

**Note:**

- i) In case of wagon carrying containers loaded or unloaded at CONCOR CTKR Terminal on Coal Dock Road at KDS, except the Consolidated charges specified at 11(c), no other charges shall be levied for the rail related services provided by KoPT.
- ii) In case of stabling of wagons of CFS operators on port railway track, no stabling charge shall be levied for the first three days of continuous stabling.
- iii) The rate specified under sr. no- 14 shall be levied on the total quantity landed/ shipped by a vessel, when such services are provided by KoPT.
- iv) The rate specified under sr. no-16 shall be levied on the total quantity landed/ shipped by a vessel.

S.16.2	For haulage of wagon to any Railway weighbridge for weighment/ re-weighment, locomotive hire charge, as specified under SI.No.8 of S.16.1, shall be levied. This is in addition to re-weighment charge as fixed by the Railway Board from time to time.
S.16.3	In case a wagon after arriving at Kolkata dock Railway system is re-booked without unloading, Consolidated charge, as specified under SI No. 11 of S.16.1, shall be levied only once.
S.16.4	On wagon carrying export cargo unloaded at places other than berth/shed inside the Dock/Jetty and if shipped subsequently through KDS, Consolidated charges as specified at 11(a) shall be levied, provided the exporter/his agent submit documents in support of such shipment which is acceptable to KOPT.
S.16.5	For vessel engaged in Coastal trade between Andaman and KOPT, a rebate of 50% shall be allowed on the Shore crane hire charge specified at S.16.1, SI. 12(c).
S.16.6	Where Surveyor/Valuer is appointed by KOPT for valuation of any cargo for the purpose of sale, the cost of such valuation shall be recovered from the Importer or his Clearing Agent if the cargo is taken delivery by them prior to sale.

<b>S.17</b>	<b>Permit &amp; Licenses:</b>	
S.17.1	Charges shall be levied at the following rates for issue /renewal of permits/license for entering into or operating at Docks, Jetties, Wharves and Ghats, where applicable:	
<b>Sl. No.</b>	<b>Description</b>	<b>Rate in Rupees</b>
1.	Dock Permit per person	5.40 per daily permit (maximum 12 hrs. validity).  145.80 per monthly permit 405.00 per quarterly permit 172.80 per biennial permit
2.	Dock Permit per vehicle/ trailer and circular permit for vehicle carrying ship's gear and stores (inclusive of overnight stay).	27.00 per daily permit 2160.00 per annual permit

Sl. No.	Description	Rate in Rupees
3.	Dock Permit for mobile crane/ Reach Stacker/ Toplifter/Dumper/Payloader (inclusive of overnight stayal)/	108.00 per daily permit 9720.00 per annual permit
5.	Dock Permit for Fork-lift / Container carrying trailer or any other handling equipment (inclusive of overnight stayal)	64.80 per daily permit 5832.00 per annual permit
6.	Dock Permit for cart (inclusive of overnight stayal).	10.80 per daily permit 1188.00 per annual permit
7.	Permit for Hawkers / Vendors.	810.00 per annual permit
8.	Ship personnel permit book (consisting of 50 permits).	540.00 per book
9.	Clearing & Forwarding Agency License	216.00 per licence for 1 month 2332.80 per licence for 1 year 5832.00 per licence for 3 years 7776.00 per licence for 5 Years
10.	Jetty Sircar's / Cooper License (inclusive of Dock entry).	129.60 per licence for 1 month 1166.40 per licence for 1 year 2808.00 per licence for 3 years 3888.00 per licence for 5 years
11.	Ship Repairing/Ship Chandling/Ship Survey/ General on Board services (GOS)/Ship Breaking License.	2376.00 per licence per year.
12.	Stevedoring License / Handling Agents Licence.	10800.00 per licence for 2 years.
13.	Licence for occupation of Panda seats at KDS.	32.40 per monthly licence.
14.	Licence for occupation of 1 Sq.mtr. of space or for temporary construction at any place in the Inland Vessel Wharves at KDS.	6.48 per day. 291.60 per quarter.
15.	Licence for occupation of 1 Sq.mtrs. of space or for temporary construction at any place in the Inland Vessel Wharves at HDC.	5.40 per day. 162.00 per quarter.
16.	Permit for using Truck Terminal at HDC/ KDS per truck/ lorry/ trailer.	16.20 per daily permit.

S.17.2	In case of damage/loss, charge for issue of duplicate /triplicate permit/ licence shall be levied at 50% of the rate applicable for the original. For permit issued free of cost such charge shall be 25% of the rate provided for similar permit/licence at section 17.1
S.17.3	For any amendment in permit/licence, amendment charge as mentioned at Section 17.1, Sl. No. 1 shall be levied.
S.17.4	In case of licenses issued under Sl. No. 10 & 11 of Section 17.1, the application for renewal shall be submitted at least one month before the date of expiry of the licence. Application received after the period specified above, shall be liable to an additional fee of 25% of the original.

#### **PART-IV**

#### **CHARGES RELATED TO SHIP BREAKING**

<b>S.18</b>	<b><u>Ship Breaking Charges</u></b>
S.18.1	For Ship breaking activities in KOPT, Ship breaking charges @ Rs.138/- per LDT shall be levied.
<b>Notes:</b>	
1.	LDT for the purpose of levy of charges under any clause of this Part of the Scale of Rates shall means the LDT of the vessel declared at the time of obtaining ship-breaking permission from KOPT.

2.	The rates includes charges for occupation of ship breaking berth along with adjacent land area (Including beaching area) of 3250 Sq.m. for the specified period as mentioned below:	
i)	For Vessel upto 2000 LDT	35 days
ii)	For Vessel of 2001 LDT to 3000 LDT	40 days
iii)	For Vessel of 3001 LDT to 5000 LDT	50 days
iv)	For Vessel of 5001 LDT to 8000 LDT	60 days
v)	For Vessel of 8001 LDT and above	70 days
3.	The number of days mentioned at Note-2 shall commence from the day following the day on which KOPT grants specific permission for ship breaking of the vessel for which application has been made or the day, on which the vessel is placed at the nominated ship breaking berth, whichever is later.	
S.18.2	If any ship-breaking berth is under the occupation of a ship breaker and he brings in any ship before completion of ship breaking of the earlier vessel, then that ship breaker shall have the priority over the others in respect of allocation of that particular berth for the vessel he so brings in. The number days in such cases shall be calculated in the same manner as has been stated in the S.18.1, Note-3.	
S.18.3	The charges for additional land area, other than the quantum of area specified at S.18.1, Note-2 shall be levied extra as per relevant land schedule.	
S.18.4	In cases, no additional land area at Off 29 KPD berth is available; the period specified at S.18.1, Note-2 shall be increased by 10 days.	
S.18.5	Separate charges shall be levied for supply of port equipment, supply of electricity by port, deployment of port fire service and port fire personnel.	
S.18.6	If breaking of a vessel is extended beyond the period specified at S.18.1 or S.18.4, as the case may be, charges at the following rates shall be levied extra for the period of extension.	
		<b>Rate in Rupees per LDT per day</b>
i)	For vessel upto 2000 LDT	12.65
ii)	For vessel of 2001 LDT to 3000 LDT	11.50
iii)	For vessel of 3001 LDT to 5000 LDT	9.20
iv)	For vessel of 5001 LDT to 8000 LDT	8.05
v)	For vessel of 8001 LDT and above	6.90
S.18.7	For completion of ship-breaking before the period specified in S.18.1 and S.18.4 above, a rebate @ 0.5% of the rate specified at S.18.1 above shall be allowed for each day of saving subject to maximum of 10% of the rates.	
S.18.8	Vessel arriving at Kolkata Port for the purpose of dismantling only is exempted from the payment of Port Dues and Towage & Pilotage charge.	
S.18.9	For the period vessel is awaiting breaking, the Berth Hire and Mooring Hire, as the case may be, shall be levied at the following rates:-	
i)	For the first 5 days -	15% of the rates specified at S.21.1 or S.22.1
ii)	For the next 10 days -	10% of the rates specified at S.21.1 or S.22.1
iii)	Thereafter -	5% of the rates specified at S.21.1 or S.22.1
<b>Note:</b>	Vessel awaiting breaking shall mean and include the period a vessel is awaiting breaking after discharge of cargo/dis-embarkation of passenger and in case of a vessel which arrives in ballast for breaking, the period of waiting in the river mooring, dock mooring or in any berth including ship breaking berth till the day on which KOPT grant specific permission for ship breaking of the vessel or the day on which the vessel is placed at the nominated ship breaking berth, whichever is later.	
S.18.10	The Ship Breaking charges calculated on the LDT declared at the time of obtaining permission shall be paid in advance before commencement of the ship breaking. Additional charges, if any shall be paid immediately on raising of the bills.	
S.18.11	Taxes, Duties, etc. as may be levied by the State or Central Govt. or any legal/Statutory Authority from time to time, shall be have to be paid extra.	

## PART-V

<b>S.19</b>	<b>Dry Dock Charges</b>					
S.19.1	Charges for Docking & Undocking					
Size of vessel	1 & 2 N.S. Dry Dock		1 & 2 K. P. Dry Dock		3 K.P. Dry Dock	
	Foreign going vessel	Coastal Vessel	Foreign going vessel	Coastal Vessel	Foreign going vessel	Coastal Vessel
	US Dollar	Rupees	US Dollar	Rupees	US Dollar	Rupees
Upto 1000 GRT	3450	92363.40	3450	92363.40	3450	92363.40
Above 1000 GRT	3450 + 805 for every additional 1000 GRT or part thereof	92363.40+ 17250 for every additional 1000 GRT or part thereof	3450 + 805 for every additional 1000 GRT or part thereof	92363.40+ 17250 for every additional 1000 GRT or part thereof	3450 + 805 for every additional 1000 GRT or part thereof	92363.40 + 17250 for every additional 1000 GRT or part thereof

i)	During first 10 days of occupancy of vessel (per day or part thereof): -
----	--

		1 & 2 N.S. Dry Dock		1 & 2 K. P. Dry Dock		3 K.P. Dry Dock	
	Size Of vessel in GRT	Foreign going vessel	Coastal Vessel	Foreign going vessel	Coastal Vessel	Foreign going vessel	Coastal Vessel
		US \$	Rupees	US \$	Rupees	US \$	Rupees
	Upto 1000	1150	25300	1035	24150	1035	23000
	1001 to 2000	1265	27600	1150	26450	1035	24725
	2001 to 3000	1380	29900	1265	28750	1035	25300
	3001 to 4000	1495	34500	1380	32200	1035	25875
	4001 to 5000	1610	39100	1495	35650	1035	26450
	5001 to 10000	1840	43700	1610	40250	1035	27600
	10001 & above	2070	48300	1725	44850	1035	28750

ii)	From 11 <sup>th</sup> to 30 <sup>th</sup> day of occupation: 125% of rates as stated in S.19.2 (i) for per day or part thereof.
-----	---

iii)	Beyond 30 <sup>th</sup> days of occupation: 150% of rates as stated in S.19.2 (i) for per day or part thereof.
------	--

iv)	If the vessel has requisitioned for a dry dock but it is not ready to dock at the time specified according to the docking programme, no charges shall be leviable provided an intimation of cancellation/ postponement of dry docking is given (excluding the day of docking) 2 days in advance of the specified time of docking. A cancellation fee of US\$ 25 / Rs.1000.00 will be recovered in such cases in case of Foreign /Coastal respectively. However, if no such intimation is given 5% additional charge shall be recovered calculated on the rates applicable during the first 10 days of occupation for the period the vessel did not actually occupy the dry dock.
-----	--

S.19.3	In case of vessel requiring laying of Special Keel Block due to their configuration, extra rental charges at the rates prescribed under S.19.2 (i) above will be recovered for the period required for laying and removal of such special keel blocks. The rental charges for occupation of dry docks as above will be recoverable as per the period groups applicable.
--------	---

**Note:** For laying of Special Keel Blocks by outside agency, the prescribed rate as specified at S.19.3 will not be applicable since the service is not provided by the Port. However, dry dock charges as specified at S.19.2 will be applicable during the work of laying Special Keel Blocks by outside agency.

S.19.4	Charges for each operation of re-docking or part of such activity are to be paid as per Docking & Undocking rates prescribed in S.19.1.
--------	---



S.19.5	<b>Charges for removal or repositioning of each block:</b>			
	For Foreign going Vessel	US\$ 86.25		
	For Coastal Vessel	Rs.2300.00		
S.19.6	The period of vessel's occupation of a dry dock counts from the time the Caisson is placed in position after she enters the dry dock, upto the time she vacates the dry dock.			
S.19.7	In case a vessel is detained in No.2 N.S.Dry Dock owing to No.1 N.S.Dry Dock being occupied by another vessel, appropriate mooring hire charges as per S.22.1, Sl.No.1 shall be levied instead of usual dry dock hire charges for the period the vessel is so detained.			
S.19.8	When more than one vessel are using the same dry dock as a common operation facility a rebate of 25% of the rate specified under S.19.2 above shall be allowed for each vessel. This rebate shall also be applicable when a dry dock is shared with a KOPT vessel.			
S.19.9	Services of dry dock crane may be made available for repair and other work at the following rates: -			
	<b>Sl. No.</b>	<b>Crane capacity</b>	<b>Foreign going vessel Rate in US \$ per 8 hours shift or part thereof</b>	<b>Other than Foreign going vessel Rate in Rs. per 8 hours shift or part thereof</b>
	1.	25 Tonne	172.50	3450.00
	2.	7 Tonne	69.00	1846.90
	3.	Upto 6 Tonne	34.50	923.45
	<b>Note:</b> Crane facility is strictly as per availability and shall have no bearing on dry dock occupancy or hire charges.			
S.19.10	Vessel shall pay for the electricity supplied to it by the KOPT at actual.			
<b>S.20</b>	<b>Concession in Vessel related charges under Part VI of Scale of Rates</b>			
S.20.1	Vessel arriving only for Dry Docking shall pay Port Dues, Towage & Pilotage and Berth Hire / Mooring Hire at 25 % of the applicable rates as specified at Part VI of the Scale of Rates.  However, for such vessel upto 1000 GRT, no Berth Hire/ Mooring Hire shall be levied for the first 20 days from the date of arrival at the berth, dock buoys, river mooring and river anchorages. Similarly no Pilotage shall be levied if the vessel upto 1000 GRT enters or leaves the port without requiring the services of river pilots in terms of the exemption granted under the provision of Section 31 of the Indian Ports Act, 1908.			
S.20.2	Vessel availing of Dry Dock facilities after cargo discharge/passenger disembarkation shall pay Berth Hire/ Mooring Hire at 25% of the applicable rates as specified at Part VI of the Scale of Rates from the shift following the shift when the vessel is ready for Dry Docking.			
S.20.3	Shifting charge, if applicable for shifting of vessel shall be levied at 25% of the applicable rates as specified at Part VI of the Scale of Rates.			

**PART - VI****VESSEL RELATED CHARGES FOR VESSEL ENGAGED IN FOREIGN TRADE & VESSEL ENGAGED IN COASTAL TRADE**

<b>S.21</b>	<b>Berth Hire</b>		
S.21.1	Berth hire on vessel at Dock berth/River side jetty shall be levied at the following rates:		
	<b>Sl. No.</b>	<b>Description of vessel</b>	<b>Rate per hour per GRT</b>
	1.	Vessel engaged in Foreign trade and except as specified at Sl. No. 4	0.2875 Cents subject to a minimum of \$6.90 per hour
	2.	Vessel engaged in Coastal trade other than those plying between Andaman and KOPT and except as specified at Sl. No. 4	Re.0.0437 subject to a minimum of Rs.103.50 per hour

3.	Vessel engaged in Coastal trade between Andaman and KOPT	Re.0.031 subject to a minimum of Rs.31.05 per hour
4.	In case of Exhibition Vessel 50% of the rates specified at Sl. No. 1 & 2 above, as the case may be, shall be levied.	
Note:		
i)	If any vessel does not work against its booking for work on Holiday due to reasons not attributable to port, the Berth Hire for the shifts in which it does not work against such booking shall be levied at twice the rates specified at S.21.1.	
ii)	Whenever, a vessel is double/triple banked with another Sea-going vessel occupying a berth, the vessel so double / triple banked will be charged at the rate of 50% of the Berth Hire charges specified above provided the vessel is in non-working condition.	
iii)	For fishing trawler occupying barge jetty/anchorage jetty at HDC or any other riverside jetty or landing stage or moorings Rs.14.375 per hour shall be levied.	
iv)	In case a vessel idles due to non-availability or breakdown of the port equipment or power failure at KOPT or any other reasons attributable to the KOPT, rebate equivalent to berth hire charges accrued during the period of idling of vessel shall be allowed.	

<b>S.21.2</b>	<b>Priority / Ousting priority charges.</b>	
	Charges for according 'Priority/Ousting Priority' berthing for vessels shall be levied at the following rates in addition to berth hire charges as per S.21.1 of the Scale of Rates.	
	<b>Priority Berthing:</b>	A charge equivalent to 75% of berth hire charges calculated for the total period of actual stay at the berth subject to a minimum of one day's berth hire charge.

	<b>Ousting priority berthing:</b>	A charge equivalent to 100% of berth hire charges calculated for the total period of actual stay at the working berth and shifting charges at the rates under S.24.10 for 'Shifting In' and 'Shifting Out' of the vessels ousted.
	<b>Note</b>	The above charges ( Priority/ Ousting Priority) shall not be leviable for the following categories: -
	i)	Vessels carrying defense cargo, hired directly by Defense Authority (Defense Authority certifies to that extent).
	ii)	Defense vessels coming on goodwill visits.
	iii)	Vessels hired for the purpose of Antarctica expedition by Department of Ocean Development.
	iv)	Any other vessel for which the Ministry of Shipping has granted special exemption.
	v)	<p>The fee for according 'Priority/Ousting Priority' is not leviable on the vessels, which carry a specified cargo and are berthed at the berth reserved for handling that type of cargo as per general policy. However, whenever 'Priority'/Ousting Priority' is accorded to any vessel within the category of specified cargo or otherwise, the port shall collect the fee for according 'Priority'/Ousting Priority' as the case may be.</p> <p>The fee for according 'Priority/Ousting Priority' is leviable if an exclusive facility has been given on any berth to particular user. The fee shall also be leviable if any other vessel is berthed by according 'Priority/Ousting Priority' at a berth where exclusive facility has been given to a particular user.</p>
	vi)	The fee for according 'priority'/ousting priority' is not leviable on the vessels where though the necessary directions have been issued for according 'Priority/Ousting Priority', but on arrival such vessels are berthed in normal course on their turn.
	vii)	The fee for according 'Priority'/Ousting Priority' is not leviable on the vessels which are berthed at the berth leased on long term basis with the approval of the Government and are on account of lessee. However, the fee shall be leviable if any vessel on account of any other user is berthed at the leased berth by according 'Priority/Ousting Priority'.

<b>S.22</b>	<b>Mooring/ Anchorage</b>			
S.22.1	When vessel is moored/ anchored at dock buoy/ river mooring or any other mooring/ anchorage in KDS/ HDC charges at the following rates shall be levied: -			
	<b>Sl. No.</b>	<b>Description of vessel and place of occupancy.</b>	<b>Rate per GRT per hr. or part thereof for vessel engaged in foreign trade (in U.S currency)</b>	<b>Rate per GRT per hr. or part thereof for vessel engaged in coastal trade (in Rupees)</b>
	1.	Vessel moored at any dock buoy.	0.138 cents	Rs.0.023
	2.	Vessel moored at any river mooring/any other mooring	0.069 cents	Rs.0.0115
	3.	Vessel anchored at any river anchorage or any other anchorage.	0.040 cents	Rs.0.00575
<b>S.23</b>	<b>Miscellaneous:</b>			
S.23.1	Charges shall be levied at the following rates for miscellaneous services to vessels.			
	<b>Sl. No</b>	<b>Services</b>	<b>Vessel engaged in foreign Trade (in US Dollars).</b>	<b>Vessel engaged in Coastal Trade (in Rupees).</b>
	1.	Hire of launch for special job on requisition.	115 per hour.	2990.00 per hour.
	2.	Hire of Fire Float	1150 per day	29900.00 per day.
	3.	Hire of Skin Diver/Gas Mask Diver	11.50 per hour	299.00 per hour.
	4.	Hire of Dress Diver	230 per hour	5980 per hour.
	5.	Additional labour deployed for diving related work	3.45 per man hour	86.25 per man hour
	6.	Supply of Fresh water:-		
		a) Through pipeline	6.44 per 1000 litres	172.50 per 1000 litres
		b) Through water barge	8.05 per 1000 litres.	215.05 per 1000 litres.
	7.	Supply of electricity	0.2875 per unit plus installation charge of Rs.34.50	5.75 per unit plus installation charge of Rs.575.00
	8.	Additional charges on vessel carrying passengers.	-----	5750.00 per complete voyage or 2875.00 for each leg.
S.23.2	Charges for cancellation of any requisition under S.23.1 (1 to 5) shall be levied at the rate of 10% of the charge applicable for the particular service.			
S.23.3	<b>Charges for treatment of ballast-water from P.O.L. tanker / other vessels handled at KOPT shall be levied at the following rates:</b>			
	<b>Vessel size</b>		<b>Vessel engaged in Foreign Trade (in US Dollar)</b>	<b>Vessel engaged in Coastal Trade (in Rupees)</b>
	Vessel upto 5000 GRT		552.00 per vessel	14375.00 per vessel
	Vessel above 5000 GRT upto 20000 GRT.		1035.00 per vessel.	27025.00 per vessel
	Vessel above 20000 GRT		5175.00 per vessel	135125.00 per vessel
S.23.4	Charges for cancellation of any requisition under S.23.3 shall be levied at the rate of 20% of the charge applicable for the particular service.			

<b>S.24</b>	<b>Towage &amp; Pilotage of Vessels</b>
S.24.1	Charges for piloting a vessel from Sand heads to any point in Kolkata Dock System or Haldia Dock Complex either directly or via any other point during inward journey and back to Sandheads either direct or via any other point during outward journey shall be levied at the following rates: -

	Sl. No	Particulars	For GRT upto 30000	For GRT above 30000 and upto GRT 60000	For GRT above 60000 GRT
	1	<b>Vessel engaged in Foreign Trade</b>	74.003 cents subject to a minimum of 1610 dollars	22200.90 dollars + 59.202 cents per GRT on 30001 to 60000 GRT	39961.50 dollars + 51.801 cents per GRT on GRT above 60000
	2	<b>Vessel engaged in Coastal Trade</b>	Rs.13.662 per GRT subject to a minimum of Rs.29900 /-	Rs.409860.00 + Rs.10.9296 per GRT on 30001 to 60000 GRT	Rs.737748/- + Rs.9.5634 per GRT on GRT above 60000
	3	<b>Coastal vessel plying between Andaman and KOPT only</b>	Rs.13.029 per GRT subject to a minimum of Rs.13156/-	Rs.390733.20 + Rs.10.419 per GRT on 30001 to 60000 GRT	Rs.703251.45 + Rs.9.108 per GRT on GRT above 60000
S.24.2	Vessel availing of pilotage from Sandheads to Virtual Jetty or Saugor/ Diamond Harbour Anchorage or any other river anchorage below Diamond Harbour and back only but not requiring pilotage to any other point in Kolkata Dock System or Haldia Dock Complex shall be allowed a rebate of 25% in rate specified in S.24.1 above.				
S.24.3	Vessel availing of pilotage from Sandheads to Haldia Anchorage and back only but not requiring pilotage to any other point in Kolkata Dock System or Haldia Dock Complex shall be allowed a rebate of 20% in pilotage rate specified in Section 24.1.				
S.24.4	50% of the rates at S.24.1 shall apply to inward or outward journey.				
S.24.5	Vessels which enters or leaves the port without requiring the services of River pilots in terms of dispensation granted by Director, Marine Dept. under the provision of Section 31 of the Indian Ports Act, 1908 shall be allowed a rebate of 30% of the above rates, including the minimum charge, for the inward or outward journey, as the case may be.				
S.24.6	In case of LASH vessels the above rates are inclusive of charge for berthing and fleeting of barges.				
S.24.7	For piloting a fishing trawler/ foreign barge/coastal barge including their towing tug/launch, if any, charges shall be levied @ 50% of the rates specified under S. 24.1 or S.24.4, as the case may be.				
S.24.8	When a vessel calls both at Kolkata Dock System and Haldia Dock Complex in the same voyage, charge for inward journey shall be levied by the dock system where the vessel calls first and charge for outward journey shall be levied by the other dock system.				
S.24.9	For movement of vessels between HDC and Budge Budge/ Saugor/ Diamond Harbour / Roychowk or any point of KDS, which is not forming a part of inward or outward journey as stated in S.24.1, Towage & Pilotage at the rate of 40% of the rates specified under S. 24.1 shall be levied for each movement by the dock system from where journey commences.				
S.24.10	Where any vessel, after visiting either KDS or HDC, is required to go back to Sandheads before proceeding to other dock system for cargo / container work; the towage & pilotage shall be levied at the rate of 1.5 times of the rate specified under S.24.1 for the entire voyage. The aforesaid additional 50% towage & pilotage shall be levied by the dock system where the vessel visits finally via Sandheads.				

24.11	<b>Shifting Charge</b>		
	For shifting of vessel, other than for port convenience, charges shall be levied at the following rates:-		
Sl. No.	Nature of Shifting	Rate per GRT for each shifting	
		Vessel engaged in Foreign Trade (in US Dollars)	Vessel engaged in Coastal Trade (in Rupees)
a)	Within KDS or within HDC only	11.5 cents subject to a minimum of 115 US dollar	2.875 subject to a minimum of Rs.2875.00
b)	Between KDS and HDC	13.8 cents subject to a minimum of 138.00 US dollar	3.45 subject to a minimum of Rs.3450.00
	<b>Note:</b>		
	i) In case of shifting of vessel from KDS to HDC or vice-versa, which forms part of inward / outward journey as stated in S. 24.1, charges shall be levied as specified above and each dock system shall levy 50% of the charge.		
	ii) No charges shall be levied for shifting of vessel due to port convenience.		
	<b>Port Convenience for the above purpose shall mean the following-</b>		
i)	Shifting(s) of a double-banked ship to facilitate sailing and/or shifting of the ship alongside the berth.		
ii)	Shifting(s) of ship from one working berth to another location to accommodate ship having ousting priority as the shifting charges are borne by the other ship. The same would also be considered for 'Port Convenience' if the incoming ship is exempted from paying priority charge unless the ship in question was not idling at berth without doing any cargo handling operation.		
iii)	Shifting of ship from one working berth to other location to accommodate ship having MOU priority, unless the shifted ship also qualifies for priority under the same MOU under which the other ship was accorded priority.		
iv)	Shifting of a ship coming with MOU priority and allotted a different berth other than the berth covered by MOU, due to occupation of the MOU berth by other vessel (excepting vessel getting priority under the same MOU), from the allotted berth to the MOU berth.		
v)	Shifting of ship from one working berth to other location to accommodate ship having cargo priority. Cargo Priority means priority for berthing vessels carrying the specified cargo to be handled at the specific berth.		
vi)	Shifting(s) of a ship to accommodate another vessel having priority at the adjacent berth and unless the vessel shifts, another vessel cannot be berthed at the adjacent berth due to length or other similar technical restriction.		
vii)	Shifting(s) of a ship from one berth/location to another for undertaking dredging, repair & maintenance of berth or any other similar works of the port.		
viii)	Shifting(s) of ship from one berth/location to another for rearranging working ships' position to accommodate other ship in between.		
ix)	Shifting(s) of ship that cannot work due to inclement weather condition for placement of another workable ship in her place at Port's option.		
x)	Shifting(s) of a ship from berth to waiting location after completion of cargo work if the sailing cannot be done due to non-availability of suitable tide or due to Port's inability to provide Pilot, provided that the agent as per stipulation does the booking of Pilot.		
xi)	Shifting(s) of a waiting ship (including shiftings of ships called on neaping priority, but excluding vessels on distress as per request of the agent) to a working berth.		

	xii)	Shifting of a container ship at KDS from a MHC berth to a non-MHC berth due to breakdown of MHC.
	xiii)	Shifting of a container ship from non-CPY berth to a CPY berth for taking exports aggregated at CPY, at KDS.
	xiv)	Shifting of a ship from one MHC berth to another MHC berth, due to breakdown of MHC.

S.24.12	If the booking of a pilot is cancelled by the Agent / Ship owner / Charterer less than 24 hours before the appointed time of hauling out from berth/buoy/river mooring/anchorage, a charge of 241.50 US dollars or Rs.6302/- per cancellation shall be levied on vessels engaged in Foreign Trade and Coastal Trade respectively. No cancellation charge for pilot booking shall be levied if sailing is cancelled due to non-availability of pilots/ tugs or for lock gate being out of commission or for any reasons attributable to Port.
S.24.13	For piloting a vessel undergoing trials, a charge of Rs.11500/- shall be levied for trials above and upto Garden Reach and Rs.28750/- per trial below Garden Reach.
S.24.14	For mother vessel doing lighterage operation at Sandheads an all-inclusive charge (including anchorage charge but except Port Dues as per Section 25) of 5.75 Cents per GRT in case of Foreign going vessel or Rs.1.54 per GRT in case of coastal vessel shall be levied. For daughter vessel proceeding to other port with cargo discharged at Sandhead from mother vessel, the aforesaid rate shall also apply.
S.24.15	The rates under S.24.1, S.24.4, S.24.9 & S.24.12 are inclusive of services of tugs/ launches and mooring/ unmooring of vessels and turning if necessary except when services of additional tugs or launches is provided against specific requisition of the Shipowner/ Agent/ Charterer.

S.24.16	<b>For use of the Kolkata Port Trust Tugs/ Despatch vessel/ Survey vessel/ Anti pollution vessel etc., on requisition by the Ship-owner/Agent/ Charterer, charges shall be levied at the following rates:-</b>			
	<b>Sl. No.</b>	<b>Description</b>	<b>Vessel engaged in Foreign Trade rate (in US dollars)</b>	<b>Vessel engaged in Coastal Trade (in Rupees)</b>
	i)	Vessel not exceeding 1,000 IHP.	230 dollars per hour subject to a minimum of 690 dollars per operation.	5980.00 per hour subject to a minimum of 17940.00 per operation.
	ii)	Vessel exceeding 1,000 IHP.	287.50 dollars per hour subject to a minimum of 862.50 dollars per operation.	7475.00 per hour subject to a minimum of 22425.00 per operation.
<b>Note:</b>	The period shall be counted from the time the vessel leaves for the operation till it comes back or deployed for another work, whichever is earlier.			
S.24.17	An additional charge of 25% shall be levied when Kolkata Port Trust tug/vessel is deployed for salvage operation.			
S.24.18	Ship owners/Agent of vessels shall be required to pay the actual Insurance premium plus 20% whenever Kolkata Port Trust tug/vessel is deployed on requisition for towage assistance/salvage operation. In such cases claims for damages shall not be made against the hirer in case of accident.			

S.25	<b>Port Dues</b>	
S.25.1	Port dues shall be levied on Sea going vessels entering the Port of Kolkata at the following rates. The dues are payable on each entry of the same vessel into the port.	
<b>Sl. No.</b>	<b>Description of vessel</b>	<b>Rate per GRT</b>
i)	Vessel engaged in Foreign trade	34.50 Cents
ii)	Vessels engaged in Coastal trade other than those plying between Andaman and KOPT.	Rs.9.2345

iii)	Vessel engaged in Coastal trade between Andaman and KOPT (in Indian Currency)	Rs.5.336
iv)	Vessel entering in ballast and not carrying Passengers.	75% of the respective rates specified at Sl. No. (i), (ii) & (iii) above.
v)	Vessel entering for but not discharging or taking any cargo or Passenger therein (with the exception of such unshipment and /or re-shipment as may be necessary for purposes of repair)	50% of the respective rates specified at Sl. No. (i), (ii) & (iii) above.
vi)	Vessels attending at Sandheads for lighterage operation.	25% of the respective rates specified at Sl. No. (i), (ii) & (iii) above.

**Note:-**

i)	For 'Oil tankers' with segregated ballast, the reduced gross tonnage that is indicated in the "Remarks" column of its international Tonnage Certificate will be taken to be its gross tonnage for the purpose of levy of Port dues.
ii)	LASH Vessel making a "Second Call" to pick up empty LASH barges shall not be charged any Port dues.
iii)	In case of vessel visiting both KDS and HDC 50% of the applicable port dues shall be payable both at KDS and HDC.

**PART - VII****VESSEL RELATED CHARGES FOR INLAND VESSEL AND NON- PROPELLED VESSEL**

S.26	The rates under this chapter shall apply to -		
	i)	All Inland Vessels and Non- propelled vessels (excluding vessel classified as foreign OR coastal).	
	ii)	All barges / boats / flats / motor launches working at Virtual Jetty / Sandugor (excluding vessel classified as foreign OR coastal)	
S.27	<b>Stayal Charge on vessels</b>		
S.27.1	Stayal charge shall be levied on vessels at the following rates for occupying berth at jetty/dock buoy/or any other point at Kidderpore Dock-I, Kidderpore Dock-II, Netaji Subhas Dock, Budge Budge Oil jetty, Haldia Oil Jetty, Haldia Docks-		
	Sl. No.		Rate in Rupees
	1.	On vessel of less than 200 tonnes -	
		i) Upto 10 days from the date of entry	28.75 per vessel per day or part thereof
		ii) 11 <sup>th</sup> to 20 <sup>th</sup> day	57.50 per vessel per day or part thereof
		iii) 21 <sup>st</sup> day onwards	172.50 per vessel per day or part thereof
	2.	On vessel of 200 tonnes and above	0.69 per tonne per day or part thereof
S.28.2	<b>Stayal charge shall be levied at the following rates on vessels for occupying declared riverside IVW of KOPT-</b>		
	Sl. No.	Description	Rate in Rupees.
	1.	On Non-propelled vessel	
		i) Upto 4 tonne capacity	17.25 per vessel per day or part thereof
		ii) Above 4 tonne capacity	46.00 per vessel per day or part thereof
	2.	On propelled vessel	80.50 per vessel per day or part thereof
S.28.3	Stayal charge shall be levied on vessels other than Tourist/ Ferry launch @ Rs.28.75 per day for occupying any other riverside jetty/river mooring/riverside landing stage belonging to KOPT.		

S.28.4	Tourist/ Ferry launch using riverside jetty belonging to KOPT shall be charged Rs.172.50 per visit per day.		
S.29	<b>Dock Toll</b>		
S.29.1	Dock Toll charge shall be levied at the following rates on the vessels for entry inside the impounded docks.		
	<b>Sl. No</b>	<b>Capacity</b>	<b>Rates in Rupees</b>
	1.	Upto 15 tonnes	230.00 per vessel per entry
	2.	Above 15 tonnes	10.35 per tonne, subject to a minimum of 230.00 per vessel and maximum of Rs.4600.00.

S.30	<b>Miscellaneous Charges on Non-propelled Vessel</b>		
S.30.1	Registration fees shall be levied @ Rs.97.75 per tonne, subject to a minimum of Rs.575/- and maximum of Rs.11500/- per craft.		
S.30.2	Annual licence fee shall be levied @ Rs.17.25 per tonne, subject to a minimum of Rs.345/- and maximum of Rs.11500/- per craft.		
S.30.3	Charges for extension of annual license shall be levied @ 25% of the annual licence fees per month.		

S.30.4	<b>Other charges on non-propelled vessel shall be levied at the following rates: -</b>		
	<b>Sl. No.</b>	<b>Services</b>	<b>Rate in Rupees.</b>
	1.	Majhi licence/ licence plate for passenger craft/ duplicate licence.	115.00 per issue
	2.	Endorsement of change of ownership on certificate of Registry & Licence.	575.00 per issue
	3.	Issue of duplicate certificate of Registry	345.00 per issue
	4.	<b>Fees for Surveying at owner's workshop: -</b>	
		a) Within port limit	Rs.17.25 per tonne subject to a minimum of Rs.575/- & maximum of Rs.1150/- per visit
		b) Outside port limit	Rs.34.50 per tonne subject to a minimum of Rs.2300/- and maximum of Rs.5750/- per visit
	<b>Sl. No.</b>	<b>Services</b>	<b>Rate in Rupees.</b>
	5.	<b>Fees for Special inspection and issuance of certificate</b>	
		<b>i) Inspection if carried out within Port limit</b>	
	a)	For plying upto Haldia	1150.00
	b)	For carrying explosives	1150.00
		<b>Inspection if carried out outside Port limit</b>	
	a)	For plying upto Haldia	5750.00
	b)	For carrying explosives	5750.00
	6.	Fees for scrutiny and approval of drawing and plans for new construction.	2300.00 per craft
	7.	<b>Fee for Inspection during construction/ reconstruction by the process of cannibalisation or for providing technical advice.</b>	
		<b>Within Port limit</b>	
	a)	Wooden/non-metallic boat	575.00
	b)	Steel / metallic boat	1150.00



		Outside Port limit	
	a)	Wooden/non-metallic boat	2300.00
	b)	Steel / metallic boat	5750.00
	8.	Supply of Manjhi Book	28.75. per copy
	9.	Supply of instruction book for guidance and rules of construction/re-construction and survey.	230.00 per copy
	10.	Charges for Re-registration	
	a)	Wooden/non-metallic boat	345.00 per craft
	b)	Steel / metallic boat	1150.00 per craft
<b>Note:</b>	If the Special Inspection Survey and the Annual licensing survey are carried out on the same date, Survey fees for annual licensing survey will not be applicable.		

S.30.5	Penalty for non-renewal of licence as per Rule 83 (2) of Kolkata Port Rules, 1994 shall be levied at double the rate of annual licence fee (for the expired period) from the date of expiry of the licence, subject to minimum of 1 month charge.
--------	---

S.31	<b>Towage &amp; Pilotage for inland vessels and non-propelled crafts</b>
S.31.1	If a vessel requires services of port for towage & pilotage, 50% of the rates specified at S.24.1 for coastal vessel (other than for Andaman) shall be levied. Similarly for shifting also, where port provides services, 50% of the rates specified at S.25.11 for coastal vessel shall be levied.
S.31.2	If a vessel does not require the services of port as mentioned at S.31.1, Dock Toll charge as specified at section S.29.1 shall be levied.
S.31.3	If any vessel covered under this Part of the Scale of Rates avails any of the services for which no rate has been specified in this Part, the rate applicable for coastal vessel shall apply.

#### **Note for Part-VII of Scale of Rates**

Tonne in respect of vessel under this Part of Scale of Rates shall mean Registered Tonne or Gross Registered Tonne of the vessel unless otherwise specified. In cases, where Registered Tonne or Gross Registered Tonne is not available and only measurement in Cubic Metre is available, for the purpose of realization of charges conversion factor shall be 1 Cu. Mt. = 0.36 Register Tonne.

### **PART – VIII**

#### **SLIPWAY HIRE CHARGES**

S.32	<b>Slipway hire charges</b>			
S.32.1	Charges for hire of slipways with back up adjacent land at North Workshop Complex shall be levied at the following rates: -			
	<b>Period</b>	<b>Rate in Rupees per day</b>		
		<b>Slipway No. 1</b>	<b>Slipway No. 2</b>	<b>Slipway No. 3</b>
	i) 1 <sup>st</sup> to 10 <sup>th</sup> day	1944.00	1134.00	1269.00
	ii) 11 <sup>th</sup> day onwards	1836.00	1080.00	1215.00

S.32.2	Charges for hire of slipways without back up adjacent land at North Workshop Complex shall be levied at the following rates: -			
	Period	Rate in Rupees per day		
		Slipway No. 1	Slipway No. 2	Slipway No. 3
	1 <sup>st</sup> to 10 <sup>th</sup> day	1539.00	756.00	810.00
	11 <sup>th</sup> day onwards	1458.00	729.00	756.00

<b>Note for S.32.1 &amp; S.32.2:</b>
All other charges including electricity and water shall be realised as per Scale of Rates.

**PART – IX**

**SPECIAL RATE**

1. To meet the pension liability in respect of employees of KOPT who have retired prior to 1 April 2004, a special rate as a percentage of various charges notified in the Scale of rates under Part – I to Part – VIII shall be levied for a period of 2 years and 3 months commencing from 1 January 2011 to 31 March 2013.
2. The special rate to be levied during the period from 1 January 2011 to 31 March 2013 shall be 4% of the respective charges payable by the port users.
3. The KOPT shall apply the revenue generated through this special rate only for the specified purpose. For this purpose, the KOPT shall maintain a separate account covering the receipts and payments in this regard.

-----